Il teatro d'opera in casa vostra
Tutti possono udire in casa le opere più belle del Repertorio Lirico Moderno eseguite intere dalla prima nota all'ultima, da ottimi artisti, in dischi veri "Grammofono„ (originali) dalle celebri marche "L'Angelo„ e "La voce del padrone„.
ANDREA CHENIER
U. Giordano - Opera completa in 17 dischi doppi racchiusi in 1 album illustrato
AIDA
BARBIERE DI SIVIGLIA .. .. 20 dischi doppi, 2 albums e 2 libretti
BOHEME (Puccini) .. .. 17 „ „ 1 „ „
CAVALLERIA RUSTICANA .. 15 „ „ 1 „ „
FAUST .. .. 10 „ „ 1 „ „
PAGLIACCI .. .. 20 „ „ 2 „ „
RIGOLETTO .. .. 10 „ „ 1 „ „
TRAVIATA .. .. 17 „ „ 1 „ „
TOSCA .. .. 15 „ „ 1 „ „
16 „ „ 1 „ „
In vendita presso i più accreditati negozianti di macchine parlanti e presso la
SOCIETÀ NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO
MILANO - Galleria Vitt. Em., 39 :: ROMA - Via Tritone, 88-89
(lato Tomaso Grossi)
GRATIS RICCHI CATALOGHI
CON NUOVI PREZZI GRANDEMENTE RIBASSATI

CUSCINETTI
A
SFERE
SFERE DI ACCIAIO
OGGETTI DI OTTONE
STAMPATO - MECCANICA
DI PRECISIONE
OFFICINE DI VILLAR - PEROSA
VILLAR-PEROSA (PINEROLO)

ITALA
MODELLO 50
FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

SPIGA
TORINO
COMME PIENE
PER AUTOCARRI

OLEO LEOPLITZ
Qui comando io!
SOCIETA' ANONIMA LUBRIFICANTI
ERNESTO REINACH
MILANO

Anno XXVII. • SOMMARIO del Fascicolo di Luglio 1921. N. 7.

Per l'automobile e per la bicicletta «strumenti di lavoro», *L. V. Bertarelli*. — Arte di popolo in Dalmazia, *Giorgio Nicodemi*. — Lo studio dei temporali nella Valle del Po, *Luigi De Marchi*. — I danni ai boschi della zona di guerra e il problema della ricostituzione, *Aldo Pavari*. — L'escursione Nazionale del Touring in Sardegna, *Giovanni Mira*. — Il poeta delle strade, *Francesco Bartoli*. — Per uno studio del movimento dei forastieri. — Marine italiche. Il Monte Conero presso Ancona, *Pietro Ubaldi*. — Un'importante specializzazione nel lavoro dell'ENIT, *L. V. Bertarelli*. — Da rifugio a rifugio, *Raeticus*. — L'industria solfifera agli Stati Uniti, *Paolo Stacchini*. — Vita del Touring. — I paesi più elevati dell'Appennino, *R. Almagià*. — Cinematografo e Turismo. — Le pubblicazioni dell'ENIT. — Notizie ed echi. — Nuove iscrizioni e statistica dei Soci del Touring.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T.C.I., Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Abbonamento ai 12 numeri del 1921		ITALIA e COLONIE	ESTERO	Un numero separato
	Per i Soci del T. C. I.	L. **12.10**	L. **20.10**	L. **1.80**
	Per i non Soci	» **18.10**	» **26.10**	

Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

Anno XXVII - N. 7 — PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA — **Luglio 1921**

Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro,,

Questa memoria del Consiglio del T. C. I. è stata distribuita ai Senatori e Deputati; Prefetti, Commissari Civili e Sindaci; Funzionari dei Ministeri dell'Interno, delle Finanze, del Tesoro, dell'Industria e Commercio, del Lavoro, dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura; alle Camere di Commercio; all'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche; alle Associazioni industriali, commerciali, professionali, agricole, colturali, sportive; alle associazioni operaie e di lavoratori della terra; a tutta la stampa.

Bisogna leggere queste pagine, anche se ciò costa un po' di fatica.

È pacifico nell'opinione pubblica che si sono fatti durante guerra e dopo, decreti e leggi suggerite dalle circostanze del momento o anche mal suggerite da presupposti tecnico-fiscali che nel seguito risultarono fallaci, e hanno avuto sull'economia nazionale influenze sfavorevoli.

Talora queste ripercussioni non sono studiate e rimangono quasi nascoste da pregiudiziali politiche, che fecero od anche fanno ritenere inutile l'approfondire il lato economico, che si ammette posposto e assorbito dal politico. Così questioni che il tempo ha modificato qualche volta nei loro termini fondamentali continuano ad esercitare effetti dannosi senza essere ridiscusse alla luce dei fatti nuovi.

Un piccolo gruppo di disposizioni legislative e di regolamenti relativi all'automobile, alla motocicletta, alla bicicletta viene qui esaminato che appartiene a questo ordine. Le loro ripercussioni sono così grandi sull'interesse nazionale, che si fa qui invito caldo e pressante a quanti ricevono questo scritto di volerlo leggere: dopo, ciascuno manterrà o mo-

dificherà la propria opinione in merito, ma potrà onestamente dire di aver conosciuti, almeno in parte, i motivi per i quali un Ente disinteressato, notoriamente misurato nelle proprie opinioni ed oggettivo, qual'è per consenso unanime il Touring Club Italiano, pensa che il gruppo esaminato costituisce, qualunque siano le ragioni che ne possono giustificare le origini e la maturazione, un errore economico e fiscale attuale, che è urgentissimo di correggere.

Il pensiero del Consiglio del Touring dovrebbe, a modesto avviso suo, essere preso in particolare esame perchè deriva dalla conoscenza di una quantità di fatti grandi e piccoli, che costituiscono un ambiente speciale, i quali chiariscono circostanze di cui, fuori di tale ambiente sfugge, almeno in parte — spesso in gran parte —, la portata sociale ed economica.

Fatti nuovi che giustificano, in tutti, opinioni nuove.

Nel caso concreto che ci occupa, sono intervenuti due fatti nuovi a cambiare quella situazione di un anno fa, che potè ad alcuni aver fatto credere tollerabile ed utile il gruppo di leggi, di decreti e di disposizioni accennate. Inoltre persistono tutti quegli altri motivi che, a parere d'altri — e cioè della generalità dei competenti — fecero giudicare tale gruppo fin dapprincipio come intollerabile e dannoso.

I due fatti nuovi, che solo in parte hanno cominciato a manifestare i loro effetti — i quali purtroppo si accentueranno progressivamente — sono: la *crisi mondiale* e i *dazi di importazione* che in quasi tutti i paesi che introducono automobili, si sono andati applicando.

Sulla crisi mondiale inutile spendere parole. Ognuno sa che essa già fece cessare le richieste a molte nostre industrie e sta per ridurre a nulla o quasi quelle ad altre. Queste industrie si trovano perciò di fronte al dilemma di intisichire oppure di trovare vita quasi dal solo consumo interno. Alcune, per qualche tempo, faranno loro pro della cessata produzione degli anni di guerra, fino a ristabilire l'equilibrio: non però le automobilistiche ed affini: decine di migliaia di autocarri furono gettati sul mercato dopo guerra a soddisfare i più urgenti bisogni civili. Il periodo attuale si può quasi considerare, sotto questo aspetto, come susseguente ad una crisi di superproduzione.

La crisi mondiale, per quanto si riferisce in particolare all'auto, avrebbe bensì obbligati sui mercati esteri i nostri industriali a battersi più accanitamente che per il passato cogli stranieri. Però, malgrado le gravi cause di inferiorità (in generale la mancanza delle materie prime, la scarsità dei rifornimenti, la gravezza delle tasse) essi avrebbero saputo riuscire in molti casi vincitori, in altri avrebbero saldamente resistito. Ma disgraziatamente gli Stati esteri, maggiori consumatori nostri, hanno inibita o quasi l'importazione con inauditi dazi per le automobili. I vari paesi a poco per volta anzichè facilitare gli scambi, applicarono dazi doganali in molti casi assolutamente proibitivi, specialmente dove la moneta è molto valutata. Il dazio sulle automobili è, in generale, almeno del 10 al 25 % *ad valorem* per alcuni Stati; del 30 % per le Antille inglesi; del 31 1/4 per Cuba; del 33 1/3 per l'Inghilterra; del 42 % per il Perù; del 45 % per gli Stati Uniti d'America, la Francia, la Tunisia; del 50 % per il Giappone; del 56 % pel Canadà; del 62 % per la Ceco-Slovacchia; del 70 % per la Jugoslavia. L'Austria, la Germania, la Lettonia e il Portogallo hanno senz'altro proibita ogni importazione d'auto.

Il Bureau Permanent International des Constructeurs Automobiles, che ha sede a Parigi e di cui è Presidente l'ingegnere italiano Marchesi, in tre Congressi successivi, formulava e confermava il voto di ottenere dai Governi dei dazi doganali *reciproci*, abbastanza bassi da permettere gli scambi ed in ogni caso non superiori al 15 % *ad valorem*, voto rimasto per ora lettera morta.

L'Italia, che continuò fino a poco tempo fa a lasciarsi invadere dai prodotti esteri, dovette elevare il suo dazio a circa il 45 % *ad valorem* per modificare tale situazione specialmente nel rapporto dei prodotti americani. La posizione della colossale industria americana, la quale impegna da sola qualche decina di miliardi, fu fino ad ora completamente diversa da quella europea. Essa potè sempre vivere del consumo interno e circa l'8 % soltanto fu esportato. In questo momento anche questa industria si trova in crisi profonda e per così dire istantanea, che naturalmente si rifletterà con lo sforzo massimo di ribassare i propri prezzi all'estero,

costituendo così una barriera sempre più difficile ai prodotti italiani.

Cosa sono mai i dazi a peso di anteguerra in confronto di questi *ad valorem?* Un telaio di 30-50.000 lire viene colpito da 8 a 35.000 lire di solo dazio, quando senz'altro non sia proibita la sua importazione!

Si tenga conto che per l'esportazione funziona un altro elemento assai grave: il costo attuale dei trasporti. Prima che un telaio carrozzato giunga al consumatore, questo coefficiente influisce in misura ben diversa di un tempo. In generale le nostre esportazioni su mercati largamente da noi già sfruttati, sono gravate dai trasporti ben più che quelle dalla Francia e dall'Inghilterra. Il trasporto diventa poi insopportabile quando si riferisce all'invio nostro a Stati produttori: ad esempio la Francia, il Belgio, l'Inghilterra. L'intiero trasporto di qui a là, pesa come coefficiente negativo sul nostro prodotto, poichè quello estero si trova già là sul posto senza un centesimo di aggravio. Si aggiunga infine che per parte del prodotto noi operiamo una rispedizione, poichè parzialmente la materia prima ci viene di là.

Il cambio.

Oltre questi due fatti nuovi — crisi e dazi — un terzo se ne delinea ed è da augurarsi pel bene generale che continui costante: il ribasso del cambio. Ammettendo, com'è opinione accettata, che questo andrà assettandosi, tale assetto darà un altro colpo alla esportazione delle nostre auto. Se favorirà l'industria, in quanto questa importa di materie prime, il miglioramento dipendente sarà sentito solo con ben più grande lentezza che non la falcidia, che sarà immediata, dei prezzi di vendita. Solo attraverso la durata degli acquisti, della fabbricazione e della vendita delle rimanenze potrà tradursi nei nuovi manufatti. Ma il vantaggio sarà parziale (solo per le materie prime), lo svantaggio totale, cioè relativo all'incasso delle vendite al l'estero.

Questi tre fatti — crisi, dazi, cambio — possono da soli giustificare anche presso i Legislatori che votarono mano mano il gruppo di regolamenti e leggi e presso i Tecnici del Fisco che li proposero o documentarono, un mutamento completo di opinioni; cioè essi possono ora onorevolmente avere parere contrario o profondamente diverso da quello che ebbero prima.

Il prezzo della benzina.

Ma all'infuori di tutto ciò vi è tutta una serie di altre considerazioni fondamentali che deve indurre a cambiare l'orientamento fiscale verso le automobili. Bisogna esaminare in primo luogo se l'auto — diremo poi della bicicletta — è ancora quella macchina di divertimento e di lusso che si disse e che ancora da molti si crede.

Da molti lo si dice per tradizione più che per convinzione e se per convinzione, questa non viene da un esame dello stato *attuale* delle cose. È per questo che insistiamo onde la presente memoria venga pazientemente letta.

Bisogna spogliarsi delle prevenzioni e, ci permettiamo di aggiungere, anche da quella dose di inconsistenza con cui molti, anche di ambienti elevati, considerano non soltanto questa ma anche altre questioni che esigerebbero, almeno una volta tanto, la fatica di essere approfondite. Se questa parola « inconsistenza » può parere viva, non è il caso di formalizzarsene se non si è in misura di rispondere fondatamente e con precisione a questi quesiti: quale funzione oggi ha l'auto nelle sue diverse forme; quali rapporti esso ha con lo sviluppo economico, sociale, colturale della Nazione?

Si può per facilitare l'opera di persuasione trattare separatamente dell'autocarro e dell'autobus poi dell'autovettura.

Non molti riflettono che, a motivo di certe opinioni sulla vettura automobile ritenuta da tanti oggetto preminentemente di lusso e di spasso (e di ciò si parlerà più avanti), si è arrivati ad inceppare in maniera gravissima, insieme alla circolazione della vettura, anche quella dell'autocarro e dell'autobus pubblico col fantastico prezzo della benzina. Con ciò si è seguita una politica finanziaria che, senza tema di smentita, si può qualificare contradditoria, poichè è pacifico che non si può in alcun modo attribuire un qualsiasi concetto voluttuario ai trasporti di merce o a quelli di passeggieri delle linee pubbliche.

Quelli di merce con autocarri, carissimi nelle condizioni attuali, sono il più spesso indice o della insufficienza ferroviaria o dell'inesistenza di linee ferroviarie cui si sopperisce con automezzi.

Quanto ai trasporti di passeggieri è notorio che essi rappresentano nella quasi totalità, servizi di luoghi mancanti di ferrovie e tramvie.

E l'inceppamento dovuto ai prezzi della benzina si estende per i soli passeggieri: a km. 18.000 di linee sussidiate dallo Stato e a km. 21.000 non sussidiate; in tutto chilometri 39.000, sui quali è lecito supporre un movimento medio di due coppie di corse, cioè 156.000 chilometri al giorno, 60 milioni all'anno, premuti da un prezzo della benzina che non ha esempio negli altri maggiori stati europei.

Se il fenomeno di questi trasporti di passeggieri è in Italia veramente grandioso, più grandioso ancora è tuttavia quello dell'uso dell'autocarro, la cui estensione non possiamo documentare qui per mancanza di statistiche recenti.

Noi crediamo però che la circolazione di autobus e di autocarri sarebbe senza pari maggiore ed in aumento con progressione di molto superiore all'attuale, se l'inceppamento dovuto al prezzo della benzina non esistesse.

Qui certo si richiederà da parecchi: è reale l'influenza di tale prezzo, e questo è effettivamente molto diverso nelle Nazioni nostre concorrenti o è invece un portato dei tempi ai quali qui, come all'estero si soggiace press'a poco in egual misura?

La risposta purtroppo è facile e non lascia dubbi. L'importazione della benzina rispetto alle dogane (cioè indipendentemente dal suo costo) nel 1914 e nel 1921 si trova in questi termini:

	1914	1921 (principio d'anno)	
Dazio di confine . .	L. 17,28	L. 24,—	per q.le netto
Aggio sul dazio . .	» 1,50	» 92,15	» » »
Statistica	» 0,10	» 0,20	» » »
Tassa di vendita . .	» —,—	» 60,—	» » »
	L. 18,88	L. 176,35	per q.le netto

Con un trattamento fiscale così proibitivo è evidente che non solo l'uso dell'automobile per i privati diventerà sempre più difficile, ma gli stessi trasporti automobilistici di merce che tanta importanza hanno per lo svolgimento dei traffici al giorno d'oggi e quello delle linee pubbliche d'autobus, vengono ad essere gravemente ostacolati ed in parte soppressi.

La tumultuarietà degli aumenti poi ha distrutto la fiducia nell'avvenire degli affari di possibile impianto. Quando i limiti della ragionevolezza si oltrepassano, nessuno più osa fare dei conti. Una grande Casa di spedizioni italiana adottò i trasporti con automezzi soltanto per le grandi distanze rinunciandovi completamente per le piccole. La sua prudenza fu premiata in confronto di un'altra grande Casa che si addossò un impianto onerosissimo di automezzi anche per piccole distanze, divenuto col prezzo della benzina sommato alla tassa di circolazione un doloroso peso al suo bilancio.

La benzina in Francia, in Belgio, in Inghilterra.

In Francia il dazio è di 20 franchi all'ettolitro e vi è una sopratassa pure per ettolitro, di franchi 1,10, cioè franchi 21,10 per ettolitro, pari a circa franchi 31,65 per quintale, di fronte alle lire 176,34 che gravarono su ogni quintale di benzina che entrò in Italia all'epoca indicata. Tutto sommato, in Francia si vendette la benzina fino ad alcuni mesi sono da franchi 2,10 a 2,45 per litro (che giunse a 2,65 a Parigi; ora costa assai meno) mentre in Italia il litro costò fino a qualche mese fa L. 5,50 (in certe regioni L. 6) poi L. 4,80, ed ora assai meno perchè finalmente lo Stato essendosi deciso a cessare di essere l'unico venditore, la concorrenza, stabilitasi fra gli importatori, fece subito scendere il prezzo a limiti più ragionevoli. A Bruxelles la benzina si pagava da franchi 1,50 a 1,60 al litro, ora meno. L'Inghilterra, che aveva stabilito sulla benzina una tassa minore che la Francia, l'ha soppressa a partire dal 1° gennaio 1921.

La fiscalità sulla benzina ricade anche sulla fabbricazione dei pneumatici per auto, moto e cicli e delle gomme piene, giacchè petrolio, benzolo e loro derivati sono usati in grande quantità per tale lavorazione. Una sola fabbrica italiana di gomme per auto ne consuma per circa 400.000 lire all'anno.

Noi qui non ci occupiamo che dell'automobile, ma, se dovessimo uscire dal nostro campo, quali alleanze troveremmo in queste considerazioni! Ci sembra che non si possa meglio chiarire quali serie e potenti ragioni militano in favore di una radicale riduzione del prezzo della benzina, che citando qui il formidabile valore morale dei firmatari di una petizione alla Camera francese per la *soppressione immediata* del diritto interno di 20 franchi per ettolitro stabilito in Francia dalla legge 25 giugno 1920 sul petrolio e i suoi derivati, il benzolo e i suoi derivati. Queste firme sono: Camera Sindacale dei costruttori d'automobili; Unione delle Federa-

zioni dei Sindacati d'Iniziativa; Unione Centrale dei Sindacati degli Agricoltori di Francia; Federazione Nazionale dei Sindacati e Cooperative di cultura meccanica; Federazione Francese dei Sindacati dei droghieri; Federazione Nazionale dell'Automobile, del Ciclo, dell'Aeronautica e dei Trasporti; Automobile Club di Francia; Touring Club di Francia.

L'autovettura "strumento di lavoro".

Noi abbiamo parlato fin qui soltanto di autocarri e di autobus. Ma ora si può passare e senza che si senta un distacco, dalla semplice difesa di questi due automezzi a quella dell'auto in genere, cioè anche della vettura comune.

Un esame obiettivo e non superficiale — ripetiamo obiettivo e non superficiale — della vettura, mostra quali viete tradizioni siano ancora diffuse intorno ad essa. Perchè la vettura rappresentò al suo primo apparire una novità esclusivamente sportiva riservata a pochi privilegiati, perchè fu dapprima presentata al pubblico in corse spettacolose ed anche micidiali che avevano carattere quasi di manifestazione di una ricca e aristocratica casta, perchè passò poi per anni in mano di un pubblico che l'adoperò soltanto per proprio divertimento e talora anche con spregio o almeno con noncuranza della pubblica incolumità, perchè fu invisa per la fastidiosa polvere che questo pubblico alzò, per lo sconcio fango che esso lanciò, per gli animali che spaventò inutilmente *allorchè questi positivi inconvenienti non erano controbilanciati da vantaggi generali,* per queste effettive sue colpe d'origine, la vettura impresse nella mentalità di troppi la tradizione dell'auto privilegio di pochi, dell'auto disturbo di tutti, dell'auto quasi offensiva per l'impotenza generale di acquisire questa nuovissima prova del genio umano.

Ma queste sono tradizioni oltrepassate in tutti coloro che analizzano lo stato di fatto attuale. Si possono perciò dire oggi ubbie e fisime. L'yacht di piacere c'è, ma è solo un infinitesimo della navigazione utilitaria. Il treno di lusso c'è, ma è un'insignificante parte del movimento ferroviario. L'autovettura di puro lusso c'è anch'essa, ma così rara da essere perfettamente paragonabile all'yacht di piacere, al treno di lusso. Forse è anche più rara. E ad ogni modo non ha, come quelli, una forma ed un arredamento speciale che permettano di distinguerla.

L'evoluzione subìta dall'auto nella sua destinazione dal non lontano giorno in cui comparve fu rapidissima: essa è ormai compiuta e definitiva nelle zone più progredite commercialmente ed industrialmente anche nel nostro Paese ed in via di attuazione più o meno avanzata nelle altre.

Si può affermare, senza esagerare, che in Piemonte, in Lombardia, in Liguria, nell'Emilia, nella Venezia, cioè nelle regioni che contano il maggior numero di vetture, queste servono normalmente ai bisogni professionali, commerciali, industriali, agricoli e solo in via del tutto subordinata agli usi voluttuari.

Può del resto tra questi essere classificato l'uso domenicale o stagionale turistico? Noi pensiamo di no, perchè a questi due impieghi assegniamo una portata igienica ed educativa. L'uso domenicale dell'andare nel suburbio per raggiungervi in villa la famiglia è perfettamente rispondente a quel sollievo dello spirito e del corpo per cui anche le classi operaie e di impiegati fecero tanti sforzi onde avere orari limitati. L'uso turistico è poi di tal natura da doversi considerare anche più elevatamente e forma il parallelo colle vacanze annuali concordate colle classi operaie ed impiegatizie.

Anche ponendoci al punto di vista di chi per motivi diversi — specie per quello fiscale — non vuol accedere a queste distinzioni, noi crediamo che non si possano colpire questi usi, così come li colpisce il gruppo di leggi, decreti e regolamenti di cui ci occupiamo, senza in pari tempo colpire quello squisito *strumento di lavoro* che è l'auto.

Il tempo consunto da ogni vettura per gli impieghi turistici, si può, nella media dei casi, considerare trascurabile rispetto a quello adoperato pel lavoro. La stessa auto che porta in villa nel pomeriggio del sabato o nella mattina della domenica (e solo in certe stagioni), il commerciante o l'industriale, o con cui esso qualche volta compie un giro turistico di una settimana, è l'auto con cui tutti i trecento giorni dell'anno esso lavora.

Tutto ciò che abbrevia il tempo inutilmente adoperato nei trasporti delle persone è mezzo utile all'efficienza umana. E se abbrevia tempo e diminuisce fatica è mezzo ancora

più vantaggioso perchè conserva al fisico tutta la sua capacità produttiva per l'istante in cui si giunge sul posto ove si deve lavorare.

Non vi è proprietario campagnuolo che sorvegli la propria azienda, se appena un po' vasta, andandovi a piedi. Il cavallo fu sempre il suo aiuto: in moltissimi casi aiuto necessario. Ora più rapido e di più vasto raggio d'azione è l'auto. Anche il contadino quando lavora lontano dall'abitazione fu sempre costretto a servirsi della cavalcatura, sotto pena di ridurre d'assai il proprio valore attivo. E come il progresso ha indotto il proprietario a servirsi dell'auto, così ha indotto il contadino (in modo straordinariamente diffuso anche tra le donne, nell' Emilia e nelle basse della Venezia) ad usare ormai sempre ed indeclinabilmente la bicicletta per recarsi e tornare dal lavoro. Per l'agricoltore che dirige aziende di qualche importanza ed ha bisogno di spostamenti notevoli per recarsi ai mercati, o per andare sui posti della sua azione dai centri abitati dove risiede, l'auto è la soluzione che valorizza assai più la sua opera direttiva e conferisce alla sua persona quasi un'ubiquità.

Ma dove l'auto è un meraviglioso moltiplicatore delle efficienze personali, è nelle città e nelle plaghe industriali. Chi va più a piedi in una grande città tranne nei tratti di raccordo fra le linee tramviarie ed il punto ove deve recarsi? La « carrozza di tutti » a Milano trasporta nella media giornaliera annua 650.000 dei suoi 700.000 abitanti. E circolano pure in Milano numerose vetture pubbliche a cavalli ed ora anche circa 400 a trazione meccanica. E queste sono sempre più numerose malgrado la soffocante pressione fiscale italiana. E il « sempre più » è dovuto a quelle impellenti necessità di far presto, che sorpassano la pressione.

Dove il far presto è divenuto più intensamente abituale e dove la pressione fiscale è minore, le lente carrozze a cavalli sono sparite: vedansi le medie e grandi città francesi, tedesche, inglesi.

Il professionista, il commerciante, l' industriale, adoperano l'autovettura per ridurre al minimo il loro tempo improduttivo e per moltiplicare quello utile. Vi è per esempio intorno alle grandi città industriali un cerchio o un settore ove la produzione ferve in miriadi di stabilimenti, che hanno bisogno dell'occhio direttivo, della sorveglianza, della visita di offerenti di materie prime, del contatto coi compratori, ecc. Vi sono ingegneri, tecnici, funzionari e personali di ogni ordine che operano talora su estensioni di centinaia di chilometri, come sulle linee elettriche, i fiumi, i canali, le strade, le cave e le miniere, i boschi sotto taglio, le costruzioni in corso in vaste zone. L'auto mirabilmente raddoppia, triplica, decuplica qualche volta l'azione personale.

Ma tutto ciò si verifica anche per le piccole distanze, perchè molte piccole tratte sommate corrispondono ad una grande. Come si spiegano le autovetturette pubbliche a tassametro, più care delle vetture a cavalli, se non col risparmio di un tempo più prezioso delle più alte tariffe? Come si spiega che nei Comuni importanti vi è ormai dappertutto, anche tra di noi, un certo numero di autovetture a servizio del sindaco, degli assessori e dei dirigenti di certi uffici? Forse che questo è un lusso? No, è invece riconosciuto generalmente che è un bisogno, una moltiplicazione del valore attivo di queste persone (ciò non toglie che queste auto servano anche in certi casi per delle cerimonie, ma ciò non distrugge il fatto che la loro principale efficienza è quella economica).

Ed ancor più salendo nella gerarchia delle prestazioni, dove mai si vedono i ministri andarsene a piedi agli uffici o usare la carrozzella o il tram? È ben risaputo che il ministro e il sottosegretario di Stato sono, nel periodo delle loro funzioni, fra le persone più sopraffatte dalla strettezza del tempo, che si possano incontrare socialmente. Non un minuto di respiro è loro concesso. E l'auto è divenuto per essi da lungo una necessità imprescindibile a cui si attaccano, come ad una àncora di salvezza. E forse che anche in questo caso l'auto non è un magnifico mezzo di valorizzare un'opera essenzialmente direttiva e produttrice? (Ciò non toglie che anche l'auto ministeriale serva talora a delle cerimonie od a condurre il Ministro alla domenica a prendere una boccata d'aria, ma si vorrà per ciò dimenticare quello che nei giorni precedenti alla festa quell'auto ha prodotto nel campo del lavoro strettamente inteso?).

Logiche deduzioni.

Crediamo inutile di continuare queste esemplificazioni. Chi riflette e guarda globalmente a tutto il Paese, non a casi isolati, chi

studia la fisionomia *attuale* dell'uso dell'auto, finisce necessariamente a riconoscere in esso uno dei più meravigliosi ausili dell'attività umana che la fine del secolo XIX ci ha trasmessi: specialmente dell'attività più intellettuale, più preziosa, più fine, superiore. Che vale contro questa fisionomia ben stabilita il caso di cento o anche di mille gaudenti o signorotti frammischiati alle decine di migliaia di lavoratori? Il loglio fu sempre sparso nel buon grano. Qualche fannullone si trova anche nelle sonanti officine.

Noi italiani che per tanti motivi di inferiorità naturale del Paese (mancanza di carbone, di petrolio, di ferro, ecc.), di dolorose tradizioni politiche, che hanno messa l'Italia nei rapporti dell'istruzione delle classi popolari, come delle medie, tanto più sotto di quella corrispondente dei principali Stati europei, noi che dobbiamo perciò fare sforzi tanto più grandi per riacquistare il tempo perduto durante le oscure nostre vicende prima della redenzione politica e per le difficoltà gravi industriali e commerciali di fronte alla concorrenza estera, noi in particolare dovremmo valorizzare al massimo possibile tutto ciò che è forza intellettuale, forza direttiva, forza creatrice.

È alle basi che bisogna badare per costruire. Base per il nostro progresso economico e sociale è il curare tutto ciò che può favorire la semina e lo sbocciare del lavoro fecondo. Bisogna seguire un ordine logico di preparazione per raggiungere determinati scopi. Come in una bonifica di terreni acquitrinosi occorre prima scavare i grandi canali di scolo, poi i minori, poi coltivare, così in un paese che vuol conquistare e mantenere un posto onorevole nell'arringo mondiale, nessun coefficiente deve trascurarsi di quelli che già nell'arringo mondiale sono notoriamente riconosciuti tra i necessari. Formidabile tra questi è l'auto: lo prova in modo incontestabile il suo sviluppo aritmeticamente, qualche volta anzi geometricamente proporzionale al progresso economico dei paesi più diversi.

L'auto percorre ora nel mondo la stessa strada ascensionale delle ferrovie. Il misoneismo, che contrastò le ferrovie al loro apparire, cadde per far posto ad un favore perfino talora eccessivo e ingiustificato.

Ebbene, con una prontezza che non ha paragoni collo sviluppo ferroviario, dovuta alla bellezza del mezzo che in sè ha anche la forza di un costo limitatissimo, sono sorti in Italia i 39.000 km. accennati di linee di servizio pubblico per passeggieri, potente manifestazione di virtù privata, fioritura imponente della primavera di un'industria di insospettata grandezza, nata senza quasi che alcuno se ne accorgesse e di cui l'economia nazionale si avvantaggia quasi d'un tratto in misura ormai spettacolosa.

E la stupefacente moltiplicazione degli autocarri privati che resiste anche alla pressione fiscale perchè il paese non vuol morire, perchè una parte delle necessità che vengono assolte da questi autocarri è ancora superiore alla pressione, dimostra quale sia la prodigiosa vitalità dell'auto.

Al di là e al di qua delle Alpi.

La vettura, che non meno dell'autocarro e dell'autobus, è strumento di lavoro, anzi il più squisito fra di essi perchè usato dalla parte più intellettuale dei produttori, fu la più colpita ed è anche di conseguenza quella che più sofferse.

Vano è affermare che la tassa ha dato un risultato *assoluto* di cifra, alto e soddisfacente e che ciò prova che può essere sopportata. Bisogna tener conto invece che il maggior gettito assoluto è in rapporto coll'aumento della tassa che è di tre a quindici volte più elevata e che la tassa avrebbe gettato in altro modo se si fosse lasciata nei termini di anteguerra o se anche fosse stata diminuita. La mentalità di coloro che vedono soltanto il gettito immediato deve, alla stregua di quella oggettività che abbiamo invocata, venir modificata. Essa deve considerare meno semplicisticamente le cose.

Conviene per orientarci di guardare al di là delle Alpi, cosa si fa nei paesi che più assomigliano al nostro, per prenderne norma.

Indipendentemente dal prezzo della benzina — coefficiente tanto importante, — ecco le tasse francesi secondo le leggi 25 giugno e 31 luglio 1920, leggi fatte in una data poco lontana da quella della esiziale nostra, in un paese che si trova in una situazione finanziaria non certo meno difficile della nostra ed ecco pure le tasse inglesi. (Il confronto non si può fare con esattezza perchè la nostra formola tien conto della cilindrata, quella inglese no e arrotonda le cifre, perciò si fa qui l'esempio di alcuni tipi correnti nell'industria).

MOTORE MARCA		ITALIA		FRANCIA		INGHILTERRA	
Diatto 60/90	cil. 4	HP 13	L. 802	HP 5	L. 677	HP 9	L. 225
O. M. 65/100	» 4	» 15	» 1030	» 6	» 730	» 11	» 275
Chiribiri 65/120	» 4	» 17	» 1290	» 11	» 782	» 11	» 275
Bianchi 70/110	» 4	» 18	» 1432	» 12	» 809	» 13	» 325
Ansaldo 70/120	» 4	» 19	» 1582	» 13	» 1071	» 13	» 325
Scat 75/120	» 4	» 21	» 1906	» 15	» 1145	» 14	» 350
Fiat 75/130	» 4	» 22	» 2080	» 16	» 1181	» 14	» 250
Diatto 85/126	» 4	» 25	» 2610	» 19	» 1292	» 18	» 450
Fiat 75/130	» 6	» 33	» 4522	» 25	» 1875	» 21	» 525
Itala 85/130	» 4	» 25	» 2610	» 21	» 1365	» 18	» 450
Spa 85/130	» 6	» 42	» 7240	» 26	» 1923	» 27	» 675
Alfa 100/130	» 4	» 32	» 4260	» 29	» 2064	» 25	» 625
Scat 100/150	» 4	» 35	» 5070	» 32	» 2205	» 25	» 625
Lancia 110/130	» 4	» 36	» 5356	» 31	» 2158	» 30	» 750
I. F. 85/130	» 8	» 53	» 15000	» 36	» 2397	» 36	» 900
				Si può pagare a trimestri non consecutivi.		Si può pagare a trimestri consecutivi, ma coll'aumento del 20% sulla quota trimestrale.	

NB. - Si è espressa la tassa in lire (alla pari), trattandosi di rapporti interni, non internazionali.

Come si vede la differenza è colossale, schiacciante e l'epiteto di « schiacciante » corrisponde proprio letteralmente alla risultanza avuta in Italia.

Eppure i francesi trovano che le loro tasse sono eccessive. Una campagna che dura da tempo, si agita con punti di vista analoghi a quelli che noi abbiamo qui sopra accennati in pro dell'auto, *strumento di lavoro*. I francesi aggiungono alla loro campagna una più aperta difesa del concetto turistico come elemento morale-economico degno non soltanto di rispetto ma di favore. Questa campagna coinvolge tutta la tassa francese ma si esercita in modo particolarissimo sulla vettura *utilitaire*, cioè su quella di piccola forza. Infatti essa è proporzionalmente molto più tassata di quella di gran forza; mentre la piccola vettura italiana di 15 cavalli (formola nuova) paga solo il 40 % più della corrispondente francese (là misurata per 6 HP) una nostra vettura da 52 HP paga il 525 % più della tassa francese. E che dire della pari vettura inglese della quale l' italiana paga il 1525 % di più?

Vale la pena di fare altre considerazioni?

Il "colpo di mazza" all'automobile.

Un colpo di mazza fu dato alle nostre industrie *da noi* schiacciando il consumo interno colla tassa e il prezzo della benzina, mentre un altro ce lo assestavano gli stranieri coi loro dazi. E la crisi mondiale appare come uno spettro.

Eppure i dazi li avremmo potuti, almeno in parte, fronteggiare (cioè là dove questi colpiscono egualmente noi e gli altri paesi esportatori) se non avessimo dato il *nostro* colpo di mazza. La genialità dei nostri industriali avrebbe trovato delle risorse.

Citiamo uno fra i tanti esempi. È noto che in Francia, in Inghilterra ed in America specialmente, e per irradiazione in tutto il mondo, vanno acquistando rapido favore i motori policilindrici per la maggior loro dolcezza di movimento e per altre qualità. Un fabbricante italiano tra i principali e più stimati studiò un motore di 12 cilindri, che raccolse un plebiscito di ammirazione a Londra nel *Salon* dell'anno 1919. Esso si disponeva a fabbricare in serie con tal propulsore 1500 telai, di cui 500 per l'interno, 1000 per l'estero. La tassa ammazzò di botto, nell'istante in cui si stava per cominciarne la fabbricazione, i 500 per l'interno, perchè il motore che sviluppa un po' più di 50 HP sarebbe stato passibile dell'enorme tassa di 15.000 lire; ed ammazzò contemporaneamente anche i 1000 per l'estero (ciò che ai non competenti può recar sorpresa) perchè una serie di 1500 era, a giudizio del costruttore, la minima che permettesse un prezzo possibile per la vendita sulla quale ripartire le enormi spese di attrezzatura di uno speciale modello che sono fisse qualunque sia il numero dei telai prodotti. Il colpo è stato forte — ci diceva con amarezza quel costruttore — perchè 1500 telai in parte carrozzati avrebbero rappresentato circa un'ottantina di

milioni, cifra rispettabile sottratta di colpo al lavoro nazionale.

Un altro costruttore, pure tra i più stimati, si era specializzato in una nuova vettura con motore a 8 cilindri della forza nominale (colla nuova formula) di un po' più di 50 HP. Questa vettura, riuscita davvero mirabile, era stata messa allo studio nel 1918 e cominciata a costruire alla fine del 1919, in epoca in cui non erano ancora note le intenzioni del Governo in merito all'applicazione della nuova tassazione. Si voleva con questo nuovo tipo di vettura mantenere con la genialità e la modernità della concezione, l'invidiata superiorità delle macchine italiane su quelle estere, trovando in pari tempo, tanto in Italia che fuori, un mercato favorevole. Ora, per una piccola differenza di un paio di cavalli, al disopra dei 50, questa vettura viene a pagare 4800 lire più delle 10.220 delle vetture da 50. E tale imposizione è semplicemente proibitiva per la sua circolazione in Italia. Non certo le maestranze di quella Ditta possono essere riconoscenti di questa esorbitanza. L'enorme, fantastico divario che ora esiste per motori di questo genere, *già in costruzione* in forti serie all'epoca in cui fulmineamente venne votata la tassa, esige almeno in via transitoria — e questo è detto in modo del tutto subordinato poichè si chiedono invece radicali riforme stabili — un'equiparazione alle tasse per i motori di forza lievemente minore, senza di che si darebbe alla legge fiscale attuale un valore retroattivo disastroso per alcune ditte colpite a milioni senza alcun vantaggio per alcuno, con danno evidente anche per il Fisco.

Altre ripercussioni.

Questi esempi si potrebbero continuare: molti senza essere così netti sono nondimeno altrettanto impressionanti. Anche le industrie connesse ne offrono di innumerevoli. Tipico e ben noto quello di una grande fabbrica di *soli pneumatici* che ridusse dal novembre 1920 all'aprile '21 in tre tempi, prima 300, poi 660, poi 956 operai, in tutto 1916. La maestranza non ne volle sapere e lo dimostrò con l'occupazione della fabbrica ove si abbandonò a danneggiamenti notevoli. La fabbrica si chiuse temporaneamente, ma, quando si riaprì, la maestranza dovette accettare ciò che nessun disordine può impedire, cioè la riduzione di mano d'opera per scarsità di lavoro. La realtà si è imposta: ruote che non girano non consumano pneumatici. Così va accadendo e accadrà in più larga misura fra poco, se non vi si pone rimedio, in tutte le fabbriche di automobili e nelle industrie affini. Non si può scongiurare la riduzione di mano d'opera, di utili industriali, di gettito di tasse in quanto ciò dipenda dalla crisi mondiale, ma si può però scongiurarla in quanto derivi dall'altra crisi artificiale creata all'interno da noi stessi *col prezzo della benzina e la tassa di circolazione aggravata da quella sul lusso.*

Un'importante carrozzeria ci scrive di aver ridotta la maestranza da 455 operai nel settembre 1920, a 280 alla fine di marzo 1921, con previsione di nuovi licenziamenti.

Una principale fabbrica di fari e fanali, ci comunica che le è venuta a mancare contemporaneamente la fornitura per grosse fabbriche e la rifornitura normale di molti proprietari d'automobili che per la tassa e il costo della benzina o hanno rinunciato a mantenere le loro vetture in circolazione o hanno ridotta la circolazione al minimo. Questa fabbrica dice che il lavoro di fanaleria d'automobili è presso di essa ridotto di oltre due terzi e che sta per licenziare buona parte della maestranza, con vivo dispiacere poichè questo genere di difficile lavorazione è praticato non da operai avventizi, ma da specialisti che da lunga data vi si dedicavano e che andranno dispersi con inestimabile danno di una produzione delicata, che da anni aveva vittoriosamente soppressa l'importazione dall'estero.

Noi abbiamo lettere nello stesso senso di fabbricatori di molle, di assi, di bullonerie, di ferramenta minuta, di piccoli arredi di ottone e di bronzo destinati all'automobile. Queste industrie non vivono esclusivamente dell'automobile, ma producono per altre e sentono naturalmente perciò il colpo in misura minore, ma ciò non toglie che la disoccupazione prodotta e che si accentuerà sempre più e la svalutazione degli impianti le colpiscono nelle sezioni da esse destinate all'auto.

Una grande fabbrica di oggetti di gomma ci scrive: « L'industria della gomma, per la natura di accessorio degli articoli automobilistici e ciclistici nella sua complessa pro-

duzione, risente un po' indirettamente, ma non perciò meno gravemente del danno portato all'automobilismo ed al ciclismo, dai gravami fiscali recentemente istituiti. Tale danno si ripercuote su questa industria per due vie e cioè per la restrizione della circolazione automobilistica e ciclistica e quindi del consumo delle gomme e per la diminuita richiesta da parte delle fabbriche per il montaggio su macchine di nuova costruzione.

« Entrambe queste ripercussioni, quantunque sentite nel ciclismo e nell'automobilismo sono tuttavia state finora di gran lunga più gravi in quest'ultimo, sia per la maggior gravezza delle imposizioni fiscali che lo riguardano, sia perchè per l'automobilismo è proporzionalmente maggiore la quota di consumo dovuta alle nuove macchine che si mettono sul mercato, sia infine perchè per i pneumatici dell'automobile la crisi del consumo italiano è venuta a coincidere con una gravissima crisi di carattere mondiale. Per tutte queste ragioni l'industria dei pneumatici sta oggi attraversando un momento grave. È noto come all'estero le principali Case che si occupano di questa industria si siano più o meno trovate tutte in forti difficoltà negli scorsi mesi e quanto all'Italia tutte le Ditte produttrici di pneumatici per automobile e per bicicletta, hanno dovuto sensibilmente ridurre la loro produzione, procedendo a licenziamenti di operai, a riduzioni di orari, provvedimenti che non sempre hanno potuto attuarsi senza incidenti. Evidentemente è difficile, dato l'intrecciarsi di cause di vario genere, delineare esattamente quale sia stata in questa crisi dell'industria italiana della gomma l'influenza particolare dei nuovi gravami fiscali sul ciclismo e sull'automobilismo, ma si può con certezza asserire che il colpo da essi portato alla nostra industria, non poteva venire a questa in momento più sfavorevole, data la gravità degli altri elementi di crisi che già la minacciano ».

Lo stato di fatto degli impianti.

Il Fisco non può anche non tener conto di uno stato di fatto creatosi durante la guerra per effetto combinato delle richieste del Governo di fronte alla suprema necessità della difesa nazionale e del pronto coraggio degli industriali. Le fabbriche d'automobili e di gomme furono allora tra i più mirabili organi della mobilitazione industriale. Alcune aumentarono enormemente gli impianti per produrre specialmente autocarri; altre si specializzarono nei motori di aviazione o in fabbricazioni di parti, come molle, assali, bullonerie. Si sono così impegnate molte centinaia di milioni in superbi impianti, superlativamente studiati.

Questi impianti ebbero essi carattere temporaneo come altri? No, per la maggior parte; anzi le aziende subito dopo guerra mostrarono una gran fiducia di poter continuare, senza riduzioni di sorta, anzi con maggior slancio, la fabbricazione di autocarri, di vetture, di motoaratrici, di trattrici e simili per l'estero e per l'interno.

L'estero fu di colpo in buona parte, almeno per ora, tagliato fuori o quasi dai dazi. Ma l'interno presentava una possibilità di assorbimento, difficile da valutare, ma senza dubbio enorme se non fossero intervenute le disposizioni fiscali a impedirlo.

Infatti una distanza incommensurabile ci separa dai paesi più progrediti in fatto di auto e in genere di applicazioni del motore a scoppio: è perciò presumibile che una fornitura colossale si sarebbe potuta fare all'interno in pochi anni, anche ammesso che la riparazione degli autocarri di guerra era intervenuta a riempire le prime richieste nella larga misura che tutti conoscono. Un magnifico sviluppo si è avuto, malgrado tutto, ma non deve ingannare nessuno, neppure i tassatori più convinti. Lo sviluppo avuto è soltanto quello che fu capace di superare anche le strettoie fiscali, per quanto gravissime: non quello naturale che sarebbe maturato e che in pochissimi anni avrebbe fruttato, anche al tasso di anteguerra, anche con un tasso diminuito, almeno altrettanto di quanto oggi si è avuto dalla intollerabile pressione applicata. *Ma sarebbe stato salvo lo strumento di lavoro* e la Nazione nel fabbricarlo e nel servirsene se ne sarebbe in pochissimi anni avvantaggiata in misura incalcolabile.

La classifica delle autovetture.

A concetti chiaroveggenti bisogna ora ritornare, ora che si è avuto tempo di ripensare e di guardare negli avvenimenti del mondo. Bisogna rifarsi senza pregiudizi, senza

prevenzioni, senza misoneismi, senza ingiustificata durezza nel voler persistere in una via cieca, dove si fa perire tanto slancio d'azione, tanta voglia di lavorare di più.

Questo ritorno deve essere anche coordinato alla modificazione di altri concetti correnti, che, alla stregua di un esame appena un po' accurato e soprattutto spassionato, si rivelano puri e semplici luoghi comuni da eliminare tosto e per sempre.

Tra questi concetti vi sono le disquisizioni sulle *vetture di lusso.*

Si è voluto da alcuni trovare il lusso desumendolo in graduatoria dalla forza del motore. Certo vi è in ciò un fondo di verità, ma che si deve prospettare da un angolo visuale ben diverso da quanto da alcuni fu fatto, e da quanto la tassa ha sancito. Fino a circa 40 cavalli *almeno* (formola attuale, colla formola vecchia erano circa 25) non si può davvero pensare al lusso, perchè questa forza è la *minima* indispensabile per una infinità di servizi ove il lusso nulla ha a che fare.

Dove il paese è montuoso, dove le strade sono cattive, dove il clima esige la vettura coperta cioè pesante e quando massimamente due di queste concomitanze o tutte e tre si sommano, i cosidetti 40 HP sono una necessità tecnica di strada se non si vuole che la macchina sia impari ai bisogni.

Le piccolissime forze rispondono ai casi più frequenti. Ma la maggior frequenza non vuol dire che il lavoro loro sia in ogni singolo caso più utile. L'agricoltore che dovrà camminare per strade secondarie di collina, fangose o sassose, deve poter disporre di una forza più grande del professionista che va sul liscio asfalto urbano, mentre entrambi assolvono còmpiti del pari socialmente vantaggiosi.

Si è da altri voluto dedurre il lusso dal tipo della carrozzeria chiusa o aperta. Nulla è più infondato. L'auto comparve in origine aperta ed era esclusivamente sportiva cioè di lusso. Ora si tende invece da molti a considerare l'auto aperta come la popolare perchè meno costosa. Ma anche ciò è erroneo. Non sono chiuse le vetturette pubbliche leggere cioè le più tipicamente popolari? A Milano ne circolano quattro o cinquecento di identico ed economico modello. Ma anche in questa applicazione nessun carattere definitivo: infatti le vetture pubbliche di Roma sono invece in buona parte aperte, di vario modello, pesanti ed in generale elegantemente carrozzate. Però in questi giorni si è pure a Roma inaugurato un gran servizio con vetturette chiuse. Chiusi sono pure gli omnibus e le vetture d'albergo. (Notisi qui di sfuggita che gli autobus d'albergo sono già quasi tutti stati soppressi dopo la tassa).

È immaginabile la vettura aperta in quei luoghi dove l'inverno ha i 5 o 10 gradi sotto zero, o nevi frequenti? La vettura aperta costa assai meno d'impianto — meno di manutenzione anche come benzina e gomme per la maggior leggerezza — e perciò si conserva tenacemente, ma cede il passo ogni anno più alla vettura chiusa, l'unica che permetta di ben « lavorare », nel senso che evita pioggia e polvere, concede il trasporto e la lettura in corsa di carte e di libri, non esige cambio di abiti all'arrivo e insomma dà tutta quella tranquillità fisica che permette al medico, uscendo di carrozza, la visita all'ammalato e al professionista il discorso pacato.

Quanto alle vetture di forze maggiori bisogna tener conto: che esse furono sempre i campioni di studio — che può esercitarsi solo su grandi masse in circolazione — da cui derivarono tutti i progressi del motore a scoppio e che continueranno ad essere una base pei motori d'aviazione, la locomozione del prossimo avvenire. Non conviene, anche per questo distruggere o menomare gravemente un fertile campo di studio che può generare stupende e forse vicinissime risultanze pratiche.

Qui non si parla degli usi sportivi perchè queste note sono di difesa dell'auto e della bicicletta « strumenti di lavoro ». Ma errerebbe chi credesse che noi non attribuiamo alle iniziative sportive meriti che, in certi ambienti, sono ben a torto disconosciuti.

Sono gli sforzi sportivi spesso i veri — in qualche caso gli unici — creatori del progresso. La competizione sportiva, la gara ad oltranza, in cui sono in giuoco anche interessi materiali ingenti, è quella che stabilisce certi capisaldi tecnici su cui lavora in seguito l'ingegno sottile e l'opera calma dei ricercatori delle applicazioni. È uno sbaglio il credere che la grande macchina da corsa — auto, motocicletta, motoscafo ed ora l'aeroplano — costituiscano creazioni inutilmente costose di persone disposte a buttar denaro a palate. Anche quando questi prodotti rimangono di eccezione, permettono di esperimentare vie

nuove indicate da un tormentoso studio scientifico, materiali sempre più perfezionati per sopperire ad uno sforzo che forse darà celebrità immediata ad una Casa. È lo sforzo sportivo che stabilisce così la piattaforma su cui l'industria edifica pacatamente: per questa via si trovarono le più belle applicazioni della scienza alla pratica, si ottennero progressi di inestimabile portata economica e sociale. Lo sport è sempre antesignano. Se esso non ha in queste pagine un posto, le domina tutte con le sue tradizioni.

La tassa di lusso sull'automobile.

Mentre gli effetti del costo della benzina e della tassa di circolazione combinati avevano già cominciato a manifestarsi in modo da impressionare quanti curano l'economia nazionale, avvenne l'applicazione della tassa sul lusso. Ma il Fisco stesso si accorse che questo ultimo colpo avrebbe inaridito ogni movimento di vendita d'auto e cercò un rimedio nell'interpretazione. Il telaio fu dichiarato di lusso sì, ma solo quando eseguito di forma speciale. Di forma speciale? Chi mai può immaginare di farsi fare un telaio speciale e qual fabbrica accetterebbe l'ordinazione di un telaio fuori delle sue serie? Ad ogni modo questa stranezza del telaio speciale dimostra che all'ultimo momento il disagio grave dell'industria si è imposto: erano già cominciate le riduzioni di orario da 48 a 36 ore e meno in molte fabbriche e i licenziamenti di migliaia di operai.

Però rimase la tassa sulla carrozzeria e questa applicata con caratteri così empirici da destare stupore.

La carrozzeria presa o fatturata a parte paga il 10 %; quindi, ad esempio, una modesta carrozzeria chiusa da 15.000 lire paga L. 1500.

La stessa carrozzeria applicata su telai di diversa forza (come sempre accade) va, secondo le istruzioni impartite agli organi esecutivi, tassata così: il 10 % di 1/5 del prezzo globale del telaio carrozzato.

Ora ecco un caso ipotetico che si presenta correntemente:

prezzo della carrozzeria . . .	L. 15.000	L. 15.000	L. 15.000
telaio, secondo la forza e la marca	» 20.000	» 30.000	» 45.000
globalmente . .	L. 35.000	L. 45.000	L. 60.000
tassa 10 % su $^1/_5$	» 700	» 900	» 1.500

Così la stessa carrozzeria viene tassata nei tre casi L. 700, 900 e 1500 se presa a parte.

Ma tra le singolarità fiscali che dimostrano la mancanza di base ragionata nella sostanza e nella misura della tassa e che generarono il groviglio in cui si è smarrita ogni sua linea, vi sono anche queste: tassate come lusso sono le trombe e i fanali, che sono prescritti dalla legge; come lusso i fari, senza di cui non è possibile viaggiare di notte; come lusso il paravento, privo del quale il conducente non resisterebbe ad un lungo percorso (nè breve con la pioggia) e che è in sostanza un apparecchio di sicurezza per la salute e per gli occhi, e di conseguenza per la incolumità della vettura e dei viaggiatori; come lusso il mantice (*capote*) di difesa dall'acqua nella vettura e così via.

(*Continua*).

La ripresa dei traffici di merci fra l'Italia e la Germania.

Il traffico merci fra l'Italia e la Germania, dopo la ripresa delle relazioni commerciali fra i due paesi (luglio 1919) cominciò a svolgersi dapprima soltanto attraverso la Svizzera, mediante l'applicazione delle tariffe dirette italo-svizzere fino al confine svizzero-tedesco e delle tariffe interne germaniche per l'ulteriore percorso. Dal novembre 1919 i trasporti vennero ammessi anche attraverso l'Austria Tedesca, la Jugoslavia e la Cecoslovacchia via Brennero, Innichen, Tarvisio, Piedicolle, Longatico, ma senza prezzi e servizi diretti, e quindi con notevoli difficoltà e perditempi per le operazioni doganali e di rispedizione ai vari transiti. Superando notevoli ostacoli dipendenti soprattutto dalle oscillazioni dei cambi, sono ora pressochè ultimati gli accordi per un servizio cumulativo con tariffe dirette, il quale sarà prossimamente attivato per trasporti di derrate alimentari, fiori, mosti, vini dall'Italia alla Germania e di birra dalla Germania all'Italia, oltrechè per le merci di transito. La tariffa avrà i prezzi complessivi espressi soltanto in due valute: italiana pel percorso italiano e tedesca pel rimanente percorso: il prezzo afferente al trasporto svizzero si computa valutando il marco ad un cambio fisso di 50 centesimi di franco svizzero, ciò che equivale ad una notevole riduzione di tariffa.

ARTE DI POPOLO IN DALMAZIA

Io non so quando i dieci volumi che la Società Editrice « La Fionda » promette animosamente di dedicare all'arte paesana d'Italia potranno uscire. M'auguro sia presto.

SCATOLA DI LEGNO PER FIAMMIFERI. ARTE DI PASTORI.
(*Collez. Natalia Bruck-Auffenberg*).

In paesi stranieri, in Russia, in Boemia, in Bulgaria, nell'Austria di ieri, nella Norvegia questo lavoro è stato fatto da anni. E le varie pubblicazioni, ben illustrate, sono servite a scuole d'arte industriale per mantenere continuo il contatto con le più pure tradizioni di vita e di bellezza del popolo, a studiosi e a stranieri per avere viva innanzi agli occhi la gioia incantata e squisita delle produzioni ingenue e spontanee dove s'è riflesso un attimo delle squisitezze decorative, delle sensibilità coloristiche, delle passioni e delle commozioni che cantano nel cuore sereno del popolo.

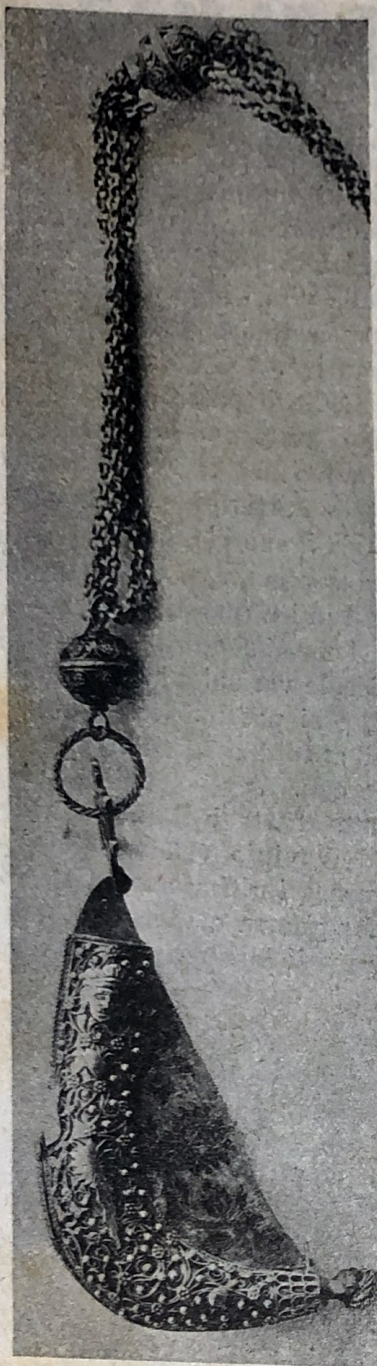
Mi auguro che il grande lavoro non dimentichi l'arte delle popolazioni dalmatiche che giungono certo come poche alle più vere intensità. Queste popolazioni di gente umile, facilissima a subire le efficacie e a valersi di quanto le civiltà veneziane e i contatti con i paesi abruzzesi e marchigiani dell'altra sponda adriatica, così come con i popoli d'Oriente, e con i loro centri di coltura hanno recato loro, conservano nel loro costume, negli atti della vita l'impronta delle loro passioni coloristiche e decorative.

FANCIULLA NOBILE DI COCCORICH.
(*Dal libro del Fortis*).

Le loro passioni artistiche non mutarono di molto da quando nel 1774 l'abate Alberto Fortis pubblicava a Venezia il suo viaggio in Dalmazia e osservava quegli stessi costumi e quegli stessi caratteri che si sono riscontrati con piccole variazioni, dagli scrittori più moderni, e si possono osservare da chiunque indaghi ancora a questo scopo le popolazioni morlacche.

Queste, di mente aperta e d'animo leale, fedelissime già al dominio veneto, che per mezzo loro, ancora negli ultimi anni della repubblica poteva far guerra e vincere il Turco, hanno conservato il loro maestoso costume tutto vivo di ricami e di colori, ottenuto da loro stessi con procedimenti originalissimi. Tutte le donne sanno lavorare di maglia e di ricamo, con un lavoro perfettamente simile dal diritto e dal rovescio. E lavorano innanzi tutto per ornare il loro costume. Le fanciulle usano una berretta dalla quale pende un velo, ornato di catenelle d'ar-

FANCIULLA DEL KOTAR.
(*Dal libro del Fortis*).

BICCHIERE IN LEGNO INTAGLIATO DA SCARDONA (ARTE DI PASTORI).
(*Collez. Natalia Bruck-Auffenberg*).

COLTELLINO D'ARGENTO DA MASSAIA PEL PANE, APPARTENENTE ALL'ANTICO COSTUME BORGHESE DELLE SETTE CASTELLA, CON LAVORI DI FILIGRANA D'ARGENTO.
(*Collez. M. Haverlandt*).

gento, di monete, di lavori a filigrana, pennacchi, fiori. L'acconciatura dei capelli tirati e con le trecce nascoste sotto la berretta, è compiuta da interessantissimi spilloni. Per i giorni di festa usano camicie ricamate di seta rossa, o d'oro, chiuse al collo da fermagli e aperte lungo il petto, lavorate mentre seguono le greggi al pascolo. Sulla camicia cadono collane. I polsi sono stretti da maniglie di cuoio coperte di lavori di argento o di stagno. Le vesti e le sopravvesti, i grembiali hanno ricami a colori vivaci, squisiti. Le calze sono rosse nelle fanciulle, e di vario colore nelle altre donne. Giovanette calzano le opanken, con guarnizioni squisite di cuoio e ricami d'argento. Quando si sposano possono portare le babbuccie di pelle di vitello, con correggie intrecciate. Le spose lasciano cadere le trecce sul petto o le annodano sotto la gola e v'intrecciano oggetti vari d'ornamento. I fanciulli portano camiciotti di tela fin verso i dieci anni, indossano più tardi i ricchi costumi maschili con sottovesti adorne di oggetti metallici, con larghe cinture piene di ornamenti pure metallici sbalzati o a filigrana, con molte varietà secondo i luoghi. La passione che c'è nel vestito è assai vasta e preziosa.

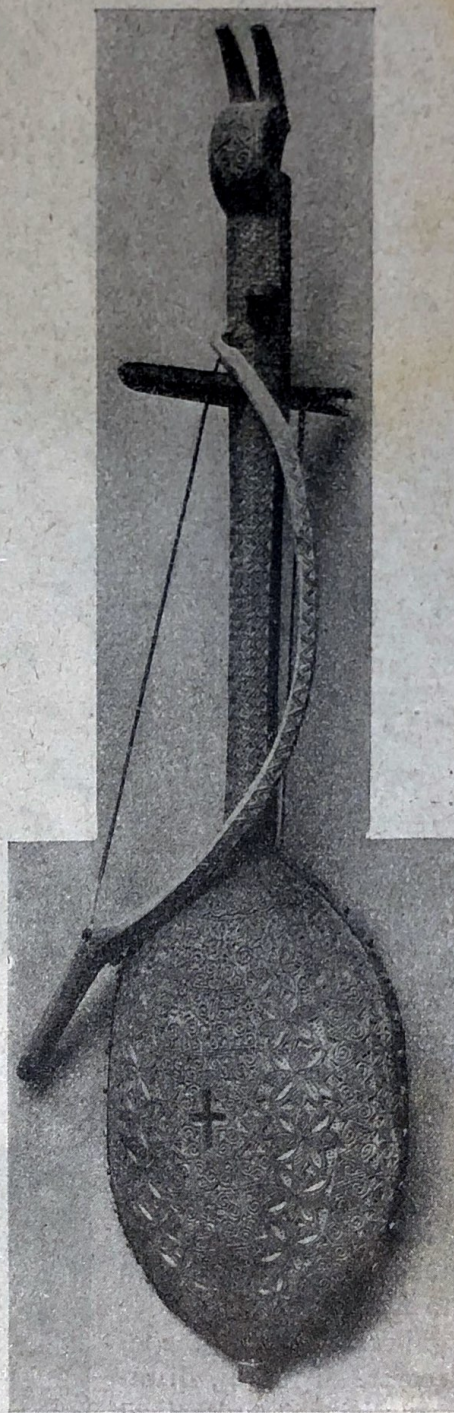
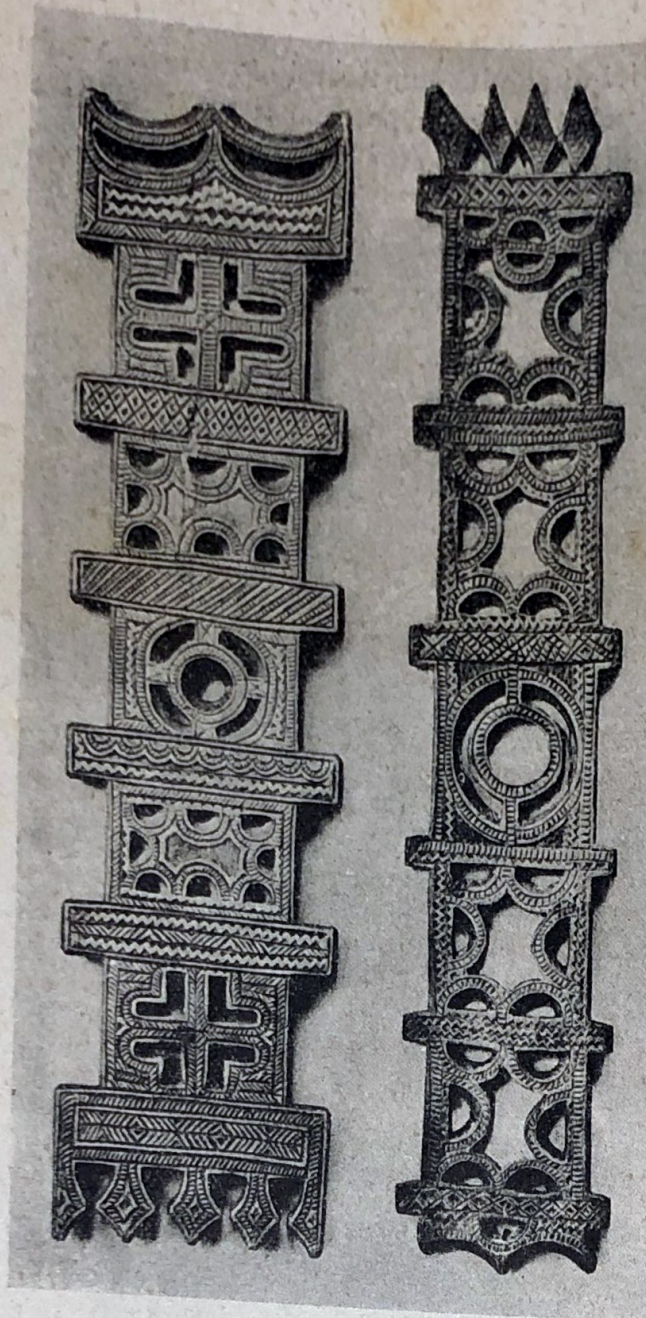
Una varietà squisita, una fantasia ricca e minuta muove le agili dita delle donne ai ricami, guidati tutti su schemi geometrici, con intrecci dove i riquadri si susseguono, fioriscono di ornamentazioni minute e delicate, che riempiono i brevi spazii lasciati liberi tra le losanghe e i quadrati fatte vive di colori felici, scelti dalle lane colorate con una improvvisazione rapida e sicura che investe tutte le parti del costume dalle scarpe alle sopracalze, ai grembiuli, agli orli delle camicie, alle vesti. Sui motivi dei ricami

CUSTODIA PER PIETRA DA AFFILARE.

e dei merletti ci sarebbe da scrivere un trattato intero. Le belle tavole che ornano il volume sull'arte popolare della Dalmazia della signora N. Bruck-Auffenberg riproducono esemplari squisiti dell'arte del ricamo che fioriva anche anticamente nelle sedi veneziane. Nelle chiese di Zara non sono ancora del tutto rari i bei pizzi a fusello in punto di Ragusa, intessuti su trame sottili con inflorescenze fantastiche di ghirigori e di rabeschi, messi a ornare vesti sacerdotali.

Altri esemplari di pizzo a rete con disegni geometrici che ampliano man mano un motivo rigido con un tremolare vaghissimo di linee si ha in pizzi sacerdotali di Traù. Il Museo d'arte industriale di Vienna ha fermato esemplari magnifici di un lavoro a punto a giorno e punto piatto, pesante, fiorito di intrecci, dell'isola di Pago, di un senso ricco, messo ad ornare oltre che vesti sacerdotali, camicie di contadini, adoperato per oggetti vari d'ornamento: la società dalmata per l'incremento dell'industria dei merletti adoperando questi vecchi tipi fece eseguire ventagli, fazzoletti, lavori varii squisiti. Quest'arte portata da Venezia scese subito nel popolo dalmato. Le camicie, le cuffie, i fazzoletti da testa s'abbelliscono di lavori preziosi, di merletti ad ago, ad uncinetto finissimi, il cui disegno è trasportato poi su ricami con fili colorati, su ricami in bianco con filo d'oro e punto a crocettine in lana di colore oscuro. Nel ricamo si mescolano a questi elementi altri puramente orientali in lavori in lana nera naturale e a vari colori, su tela con fili contati, che svolgono intrecci lunghi di linee, o su ricami in seta nera a ghirigori specialmente adoperati per sopravvesti femminili.

PUGNALE (FINE SEC. XVIII).

Certo i lavori più caratteristici sono quelli a colori del nord della Dalmazia, qualche volta non privi di affinità con ricami abruzzesi. Alcuni fazzoletti da testa portano ricamati con sete di diverso colore fiori stilizzati con una ingenuità comprensiva squisita, e il motivo ornamentale prende movenze strane e preziose dalle pieghe della stoffa portata. A volte i fazzoletti hanno guarnizioni di merletti a fusello, altre volte merletti ad ago, o intrecci di fili

GUSLA (ISTRUMENTO MONOCORDO) CON INTAGLI A SCHEMI GEOMETRICI. (ARTE DI PASTORI).

LEGNI PER AGGOMITOLARE IL FILO DA RICAMO AD INTAGLI GEOMETRICI (ARTE DI PASTORI), DA KIJEVO PRESSO VRLIKA.

fascie, cinture. Un lavoro di ricamo così vistoso richiede gioielli che lo rendano meglio compiuto. E anche a questo i dalmati provveggono con bottoni di filigrana d'argento, con catenelle formate da palline di filigrana, con grosse borchie, con piastre d'argento dorato che spesso formano sulle vesti di velluto delle vere e proprie corazze. Anche qui il lavoro di sbalzo o di filigrana segue disegni ritmici. Le donne povere attaccano alle berrette conchiglie, poveri oggetti lucenti; le donne ricche hanno spesso negli spilloni per i capelli, nei pettini oreficerie sostenute da lunghi gambi che tremano e tinniscono, e nelle oreficerie pietre vive, rosse, verdi, vetrerie svariate.

Gli spilloni hanno qualche volta attaccate con catenelle monetine, su gambi sottili portano fioretti e cuoricini, o palline, figurette di omini, filigrane a forma di stella. Fibbie e catenelle chiudono i vestiti.

Le fibbie sono grandi assai: quando il lavoro di filigrana non basta, pezzi di corallo servono per dare un più vivo risalto. Grandi fasce d'argento con applicazioni di topazi e acquamarini, che sporgono dai campi dei diversi pezzi oltre le riquadrature tutte vive di difficili intrecci, non sono infrequenti. Spesso cinture di cuoio portano appiccicate guarnizioni di zinco e pietre di vetro a colori.

Alcune fasce di donne hanno incrostazioni di corniole, di calcedonii su piastre di argento dorato. I piastroni delle camicie hanno qualche volta guarniture in argento con pietre dalle quali pendono monetine, pendenti

dove si combinano i diversi colori serviti per il ricamo. I grembiuli sanno spesso questa grazia. Sono ottenuti con tessuto fine da tappeto, dove i disegni corrono su larghe fasce decorate di rosoni, di ornati semplici e complessi, al quale sono aggiunte orlature di panno, dove ricami stranissimi in punto a catenella formano ornamentazioni con motivi ricorrenti, e frange lunghe sgorganti in ciuffi pieni. Questo stesso tessuto serve per sacche di donne e di uomini, qualche volta anche per

CUFFIA DI VEDOVA, DA DOBROTA, PRESSO CATTARO.

vari attaccati a catenelle. Le complicate architetture di questi ornamenti variano con il gusto dei committenti. Ma nessuna varietà raggiunge quella degli orecchini o degli anelli. Complicati, svolti su piani diversi con snodature snelle, tutti tempestati di perle o ornati di pietre vivaci hanno forme ricche, sovrabbondanti. Un po' di questa varietà è anche negli anelli, ornati di iniziali, di simboli, di pietre, spesso trovate in tombe romane, di minori anelletti penduli, di rosette. La filigrana, trama sottile, così felice per le piccole decorazioni, presta anche qui abbondantemente le magie dei suoi trafori, le limpidità fini degli intrecci, dei motivi che prendono vita dal circolo, dalle barre intersecate, dal motivo che si ripete e si compie in forme armoniche, minute, precise.

CAMICIA DI CONTADINO CON MERLETTI A RETICELLA, TROVATA NEL 1904 DALL'ARCIDUCHESSA MARIA JOSEFA A PAGO.

AVANZO D'ANTICO MERLETTO A FUSELLO DEL XVI SECOLO RITROVATO NEL 1904 NEL CONVENTO DEI FRANCESCANI DI ZARA. (*Collez. Bruck-Auffenberg*).

A compiere questa attività artistica rivolta all'abbigliamento, subentrano altre attività di donne, per far tappeti, ecc., e altre arti tra le quali prima è l'arte del pastore. Arte di riflessione e di pazienza, trova la sua espressione nelle forme geometriche ricercate con minuzia lenta, dove i fili si riannodano con circonvoluzioni pensose. Ne escono per gli uomini lunghe pipe. Il legno torto delle cannucce svolge lunghe serie di punti che seguono le fibre del legno, o s'ornano di fasce dove s'allineano trattini, losanghe, greche, motivi lineari di foglie. I camini hanno ornati ancora più complessi di stelle in circoli, di fiori. Qualche volta tutta la pipa è coperta di maglie d'argento. Io ricordo con quanta meraviglia attenta i nostri soldati che avevan carpita qualcuna di queste pipe a un prigioniero la giravano e la rigiravano, e, scoprendo le figurette che montanari del Tirolo avevano eseguito, o i disegni dei pastori dalmati, provavan a rifarli e si stancavano subito. Con le pipe preparano anche le scatolette per gli zolfanelli, con aperture ingegnose, con ornati lieti e sicuri nei campi più vasti.

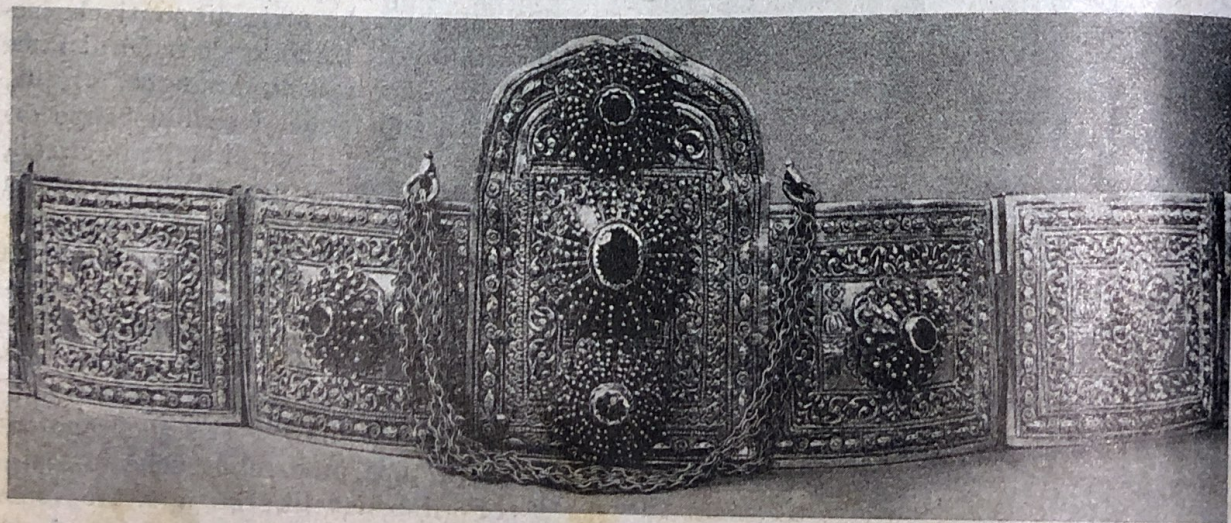
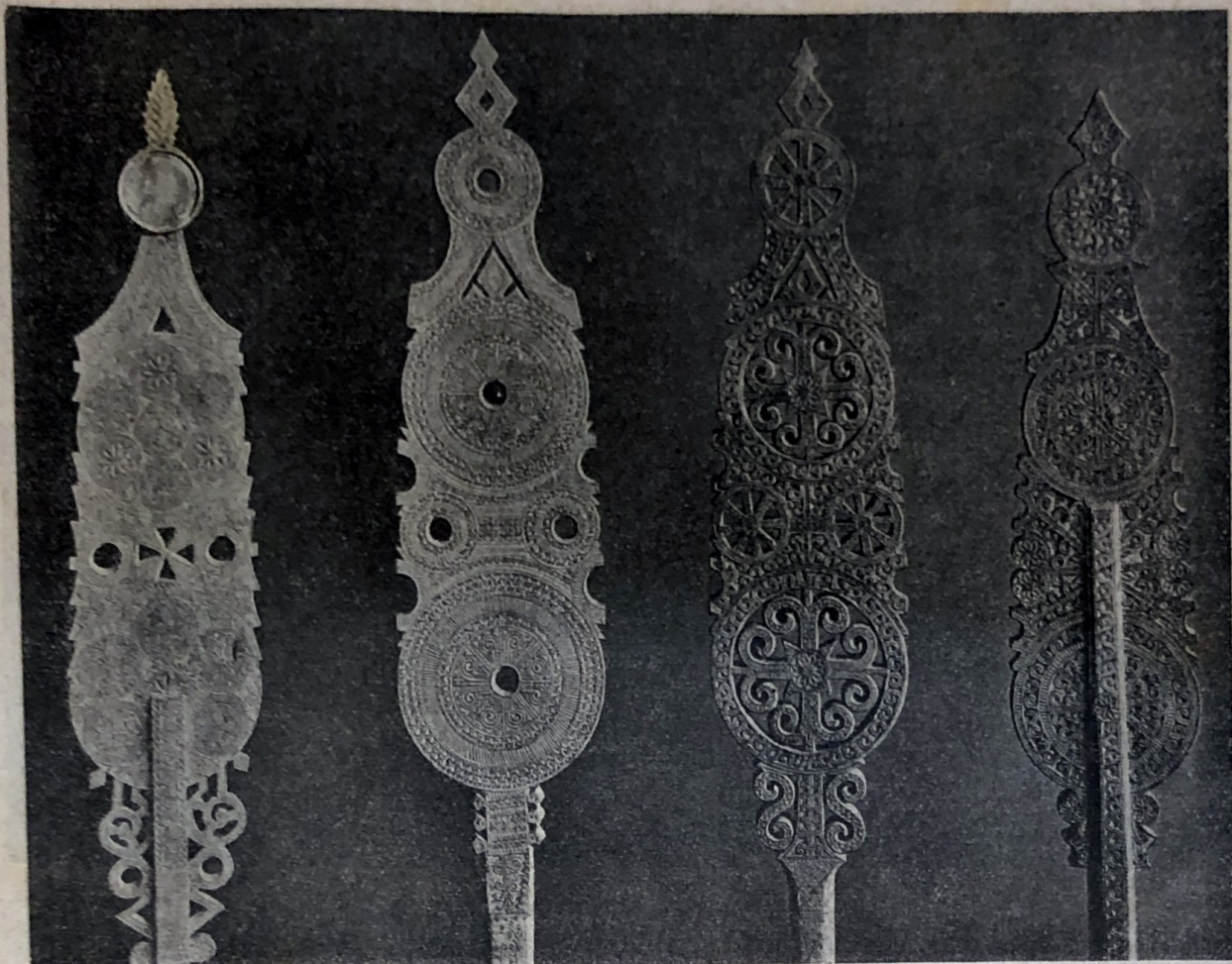
FIBBIA DA CINTURA.
FILIGRANA D'ORO E D'ARGENTO FACCETTATA
(*Collez. baronessa Haas Teichen*).

Per le donne i pastori preparano le conocchie, i legni per aggomitolare i fili da ricamo, i fusi.

Questo è un lavoro da specialisti. Uno dei pastori che aveva maggior fama l'ho trovato anch'io ad Obbrovazzo. Lavorava lento e raccolto: quando aveva compiuto un pezzo e aveva dato al legno la forma definitiva e aveva scavato i fori, e tutto attorno aveva fatto gli ornamenti, si fermava a pensare, abbozzava col coltello i contorni del pezzo nuovo e continuava nella sua costruzione architettata secondo una fantasia agile e snella. E spiegava: con una bella rocca una donna fila meglio: se una donna ha davanti una bella rocca come questa conta i giri, i buchi, segue con gli occhi questa forma, sta attenta.

Il fuso è fatto tutto di pezzetti ornati e connessi per lasciar dentro lo spazio che deve contenere sassolini i quali crepitano con l'agitarsi dello strumento e tengono sveglia la donna che lavora. Anche i legni per i fili di ricamo seguono motivi di architetture — sarei per dire — romaniche. E vorrei dire ingenue e forti.

Per sè il pastore fa il collare di legno con la campanella che deve servire al montone guida, la custodia per la cote da affilare, le scatoline per pezzetti di specchio da donare alle ragazze che gli piacciono, il bicchiere in legno, il cucchiaio, il bastone per appoggiarsi, mille altre cosette che gli passano per la testa e posson servire a lui, alla sua donna, agli amici. Non per vendere di solito, che il pastore è un artista che lavora per sè. E per sè fa anche i suoi istrumenti musicali, i doppi flauti, le tamburizze (strumento musicale a quattro corde), le cornamuse, le guzle.

Per i manichi di questi strumenti monocordi, oltre i suoi ornati geometrici trova spesso il modo di metter teste d'uomo interpretate con la serietà di pezzi d'arte negra. Perchè il pastore morlacco è spesso musico e poeta

GRANDE FASCIA D'ARGENTO LAVORATA A SBALZO E RIPASSATA AL CESELLO, CON APPLICAZIONE DI TOPAZI ED ACQUAMARINI CON LEGATURE A FILIGRANA. (*Collez. baronessa Edvige Haas Teichen*).

QUATTRO ROCCHE CON INTAGLI, DA OBROVAC (ARTE DI PASTORI). (*Collez. Sergio Urukalo*).

e canta con voce flebile e monotona le canzoni della sua gente accompagnandosi con la guzla.

(Il Fortis, che per primo raccolse e tradusse alcune poesie, iniziando un lavoro di raccolta che in parte è stato continuato da studiosi italiani e croati, aveva trovato fin dal suo tempo canti pieni di una semplicità epica e commovente).

Accanto al pastore lavorano altri artieri: i pentolai, che a Verlika, per esempio, continuano di padre in figlio da qualche secolo a fabbricar vasi che si cuociono in fornaci rustiche scavate nel terreno.

Perchè questo popolo è un po' cacciatore, e perchè gli uomini voglion ornarsi di armi, ha i suoi artefici che lavorano coltelli (e ne fanno anche di squisitissimi per donne), pugnali. Una volta facevano anche pistole: quelle che sono rimaste sono tutte armi ereditarie e di armi da fuoco non se ne fanno più. I coltelli, i pugnali in compenso sono bellissimi. Le impugnature, i foderi hanno lavori di oreficeria minuti e precisi.

Per le case il dalmata si fa spesso i suoi mobili. Belle poltroncine a pozzetto, tenute sollevate da piedi tortili, con lo schienale traforato e con bei cuscini a ricamo, culle per i suoi bambini, casse con il frontale ornato. Ma non ne fa molti. Vive troppo all'aria aperta per sentirne il bisogno. Sente invece la necessità dei vestiti vivaci, degli ornamenti per la sua persona. Sa che questi nella sua luminosa e nitida terra spiccano e gli dànno la maestà grave, la serietà pensosa che gli è cara.

Certamente tutta l'arte popolare della Dalmazia è da ristudiare. Ci son forme ancora da ricercare: c'è da vedere ancora quali differenze corrano da paese a paese: ci son efficacie da precisare, contatti con le popolazioni dell'Erzegovina, della Serbia, dell'Adriatico da ricercare ancora. Verrà lume anche su questa salda gente che non ha nulla in comune nè coi serbi, nè coi croati, e che è vissuta così legata agli italiani di Zara, di Sebenico, di Spalato, di Ragusa e di Cattaro durante i secoli della più vasta dominazione veneziana.

GIORGIO NICODEMI.

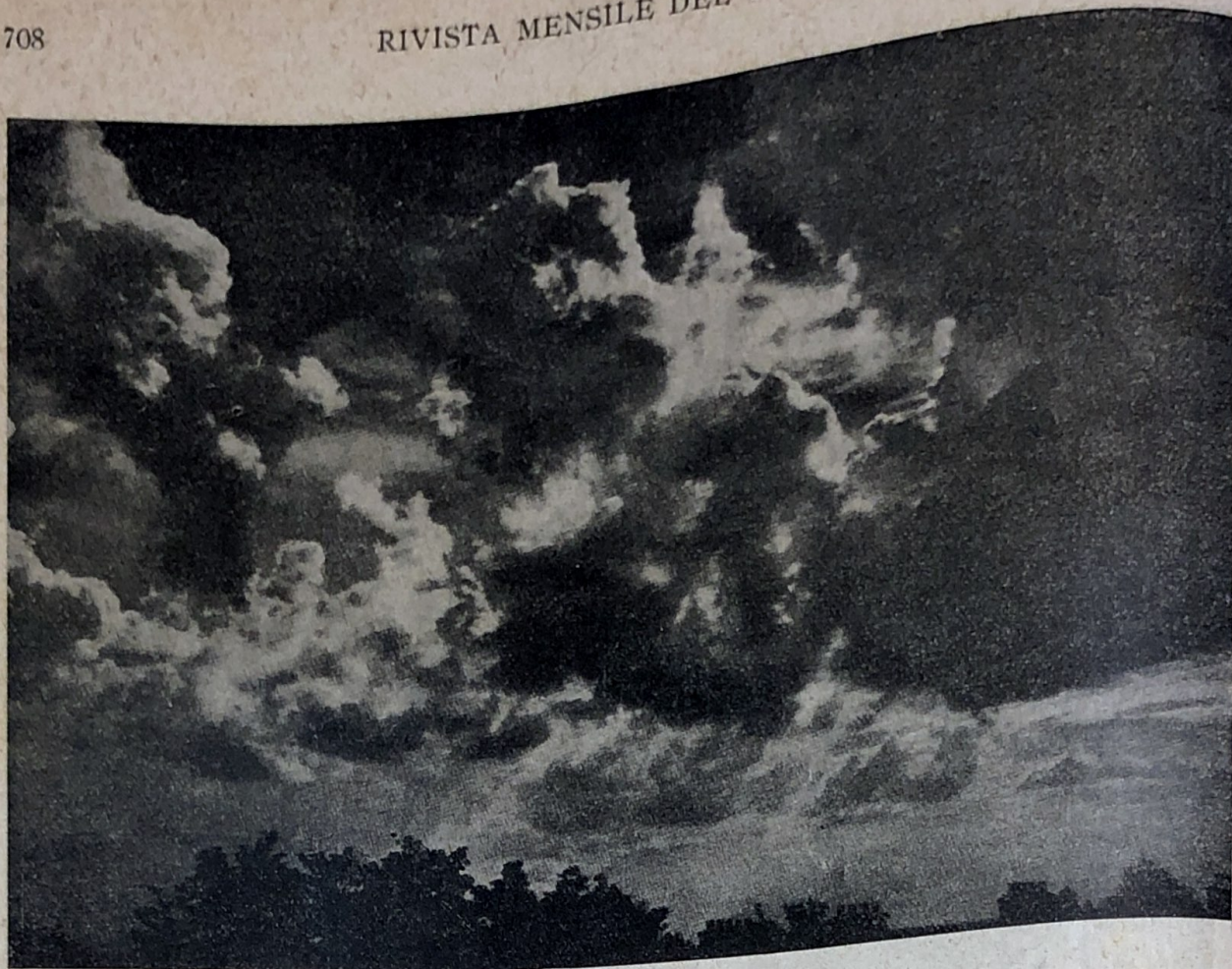



FIG. I. - CUMULUS CONGESTUS.

TURISTI E ALPINISTI A SERVIZIO DELLA METEOROLOGIA

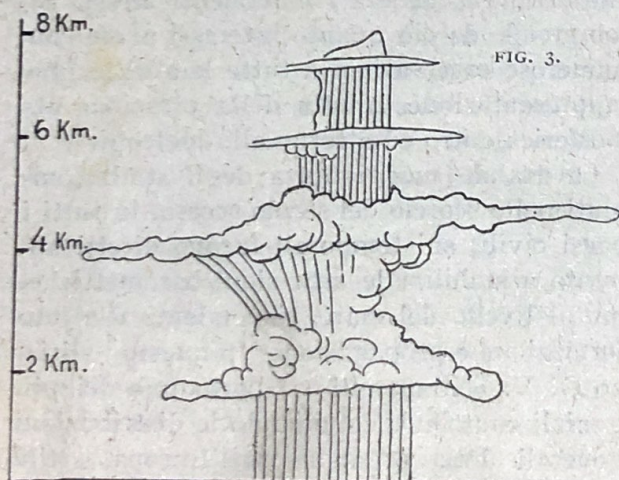
LO STUDIO DEI TEMPORALI NELLA VALLE DEL PO

La cerchia delle Alpi e degli Appennini, col corredo di monti e colli che degradano alla pianura padana, costituisce come una grande loggia d'osservazione di tutti i fenomeni che si svolgono a varia altezza, dalla pianura all'alta atmosfera, dove si preparano i processi meteorologici più importanti. La maggior parte di questi processi è ancora poco nota o affatto sconosciuta: come effettivamente si formino le varie forme di nubi, come si generino le piogge e le nevi, noi sappiamo soltanto in linee generali e più per induzione teorica che per constatazione sperimentale. In particolare la più spettacolosa delle manifestazioni atmosferiche, il *temporale*, se è comunemente noto ne' suoi caratteri esteriori, è ancora misterioso nella sua entità fisica e dinamica. Molte teorie si successero, distruggendosi l'una coll'altra, da quando Franklin constatò l'identità del fulmine colla scarica elettrica, che può dirsi la prima constatazione fisica sul fenomeno; e, se le teorie della termodinamica, la scoperta della ionizzazione dell'aria, le recenti, pur sempre passeggere, esplorazioni dell'alta atmosfera in pallone libero o frenato, in dirigibile ed aeroplano, con cervi volanti o palloni-sonda (cioè muniti di strumenti registratori) o palloni-piloti (di cui si segue il percorso con uno o due teodoliti) hanno dato elementi più sicuri, di teoria e di osservazione, in tutti i campi della meteorologia, il problema del temporale può dirsi ancora aperto. Di fronte ad esso anche i nuovi metodi di esplorazione si fanno naturalmente più prudenti, e noi siamo condannati a vedere il fenomeno dal basso, mentre esso si svolge a parecchi chilometri d'altezza e nell'oscurità della nube stessa che lo definisce, di cui non vediamo che la base opaca o la fronte, che torreggia candidissima al vertice, nascondendo tutto ciò che si svolge alle sue spalle.

FIG. 2. - TEMPORALE CHE SI AVVICINA - ROMA, 31 LUGLIO 1913. (*Dall'Atlante delle nubi di L. Toffara*).

Alcune osservazioni fortuite in alta montagna e in pallone avrebbero infatti rivelata una costituzione delle nubi grandinifere affatto impreveduta, e che fu raffigurata, schematicamente, nelle figura che qui riproduco (fig. 3). Essa si estenderebbe assai più alta

8 Km.
6 Km.
4 Km.
2 Km.

FIG. 3.

FORMA TIPICA DI UN TEMPORALE (SECONDO A. WEGENER).

di quanto generalmente si ammette, oltre gli 8 Km. e talvolta fino al limite fra la troposfera e la stratosfera (1), interrotta a varie altezze da espansioni laterali (cappe), la più estesa delle quali, a circa 4 Km. d'altezza, nasconde agli osservatori dal basso tutta la costruzione superiore, mentre la sottostante viene projettata visualmente su di essa.

È questa la forma costante del nembo temporalesco? E lo è, in particolare, pei nostri paesi? Lo studio di essa è di somma importanza, perchè essa può segnalare i movimenti e i fenomeni che si svolgono a varie altezze e dare così una visione riassuntiva del processo temporalesco.

La valle padana, per la struttura accennata, può essere un campo privilegiato per questo genere di osservazioni. La grande estensione della pianura, aperta verso est, nella direzione di propagazione più comune dei temporali, permette un libero svolgimento al fenomeno, che in regione più accidentata verrebbe perturbato. La catena di monti che la abbraccia, scendente spesso con ripido pendìo al piano, ed elevantesi fino ai 3-4 mila metri, permette una visione laterale a varie altezze del nembo temporalesco.

(1) È noto che, in base alle temperature raccolte coi palloni-sonda, si deve ammettere l'atmosfera divisa in due strati sovrapposti: uno inferiore (troposfera) in cui l'aria è rimescolata da moti ascendenti e discendenti e la temperatura decresce con legge sempre più rapida coll'altezza, e uno superiore (stratosfera), nel quale i moti verticali sono nulli o trascurabili e la temperatura si mantiene quasi uniforme fino a grandi altezze, e generalmente più alta che negli strati superiori della troposfera. Il passaggio dall'uno all'altro è brusco, e si mantiene fra i 9 e i 13 Km., nelle nostre latitudini, variando l'altezza colle condizioni del tempo.

A molti alpinisti e turisti sarà occorso di contemplare, di fianco e dall'alto, un temporale che si svolge sulla pianura sottostante, e anche talvolta di fissarne lo spettacolo colla macchina fotografica. Una raccolta di tali fotografie coll'indicazione precisa, fissata sulla carta topografica, dei punti dove furono prese, e coll'indicazione approssimata della posizione relativa (azimut) del temporale, e della sua distanza (valutata coll'intervallo di tempo in secondi tra la percezione dei lampi e quella dei tuoni conseguenti) costituirebbe un materiale prezioso per lo studio della fisiologia dei temporali. Messe in rapporto queste fotografie colle manifestazioni temporalesche osservate in pianura, potrebbero stabilire una dipendenza tra queste e la forma e i movimenti delle nubi più alte. Si potrà, per esempio, verificare se è vero, come sostiene con tanta autorità A. Wegener (1), che la grandine non si forma se non alla cima del torrione di nubi, cioè a grande altezza, e che le più intense manifestazioni elettriche si sviluppano quando la corrente ascendente, di cui il torrione stesso sarebbe manifestazione, attraversa la più estesa cappa di nubi, a 4000 m. Questione importante questa seconda, perchè si connette a una recente teoria sull'origine degli enormi dislivelli di potenziale elettrico, necessari per tali manifestazioni, alla quale accenneremo tra poco.

FIG. 4. - TORRIONE GRANDINIFERO. DALL'OSSERVATORIO DI JUVISY. (*Dall'Atlante delle nubi di L. Toffara*).

Un altro efficace contributo allo studio dei temporali può portare il turista di montagna con osservazioni di barometro e di termometro.

Molti alpinisti compiono già le loro ascensioni muniti di aneroide e spesso di termometro: si può desiderare che l'uso si estenda anche ai semplici turisti che a piedi, o in vettura, o in automobile percorrono le comode strade alpine, prealpine e appenniniche raggiungendo anche i 2000, 3000 m. d'altezza. Esigenza nuova, ma indeclinabile, è che l'aneroide sia spesso campionato, anche sotto la macchina pneumatica, a pressioni di 700, 600, 500 mm., dell'ordine di quelle che si possono toccare a quelle altezze: il Club Alpino e il Touring potrebbero facilmente provvedere a tale campionamento o direttamente o presso un Istituto di Fisica.

Il temporale è sostanzialmente un turbine d'aria, di cui le manifestazioni elettriche ed acquee non sono che conseguenze; la sua spiegazione è fondata cioè principalmente sulla definizione dei movimenti dell'aria e quindi sulla distribuzione della pressione atmosferica che genera i movimenti stessi. Si comprende da ciò quanto interessi avere con numerose osservazioni a tutte le altezze una rappresentazione minuta della pressione atmosferica entro ed attorno alla meteora.

La grande maggioranza degli studi compiuti nello scorcio del secolo scorso, in tutti i paesi civili, sui temporali furono diretti appunto a stabilire le situazioni barometriche, ma al livello del mare, rispondenti alla loro formazione e propagazione. In questo indirizzo G. V. Schiaparelli (1) portò uno dei più geniali contributi, studiando le distribuzioni generali della pressione sull'Europa, i *tipi isobarici*, rispondenti con maggior frequenza alla formazione dei temporali nella Valle del Po. Mise così in evidenza l'influenza della cerchia di monti nel determinare i vortici temporaleschi e dirigerne l'andamento. Particolarmente caratteristico è il *tipo* da lui detto

(1) WEGENER ALFRED. *Thermodynamik der Atmosphäre.* Leipzig, 1911.

(1) SCHIAPARELLI G. V. e FRISIANI P. *Sui temporali osservati nell'Italia superiore durante l'anno* 1877. (Pubblic. del R. Osservatorio di Brera N. XVI, Milano, 1880).

atlantico, definito, come mostra la fig. 5, da linee isobariche abbracciant con pressione elevata l'arco montuoso all'esterno, mentre nella pianura si insinua da est una striscia di bassa pressione. Qui la barriera di monti fa da diga sommersa in una grande corrente d'aria proveniente dall'Atlantico, che forma come stramazzo al di sopra di essa, provocando a valle moti turbinosi, che si manifestano come temporali.

Lo studio dei temporali iniziato a Milano fu continuato ed esteso a tutta l'Italia dall'*Ufficio Centrale di Meteorologia* ed uno dei primi frutti fu una classica memoria di Ciro Ferrari (1) dove è studiata non solo la distribuzione della pressione, ma anche quella della temperatura, non solo al livello del mare, ma anche a varie altitudini, a 200, 600, 1200 m. Così mise in evidenza che ogni temporale è preceduto in pianura da bassa pressione con alta temperatura e seguìto, spesso con salto brusco, da alta pressione con bassa temperatura; fatto che è normalmente rivelato anche dalle curve del barografo e del termografo. Secondo le osservazioni fino a 1200 metri il salto di pressione e di temperatura andrebbe attenuandosi coll'altezza; ma importerebbe sapere fino a quale altezza si conserva sensibile, perchè da tale constatazione dipende il concetto che noi possiamo farci della dinamica del temporale. Se l'onda di aria più densa e più fredda si estende a tutto lo spessore della meteora, o a gran parte di esso, noi possiamo forse considerare questa come un'onda d'aria compressa che si propaga per elasticità, secondo una teoria da me svolta trent'anni sono; se invece è un dettaglio degli strati più bassi, potremo forse considerare una zona temporalesca come un'onda che si forma sulla superficie che separa due strati a densità differente, secondo una teoria di Helmholtz, o come un fenomeno puramente fisico (condensazione di vapore od evaporazione, riscaldamento o raffreddamento per condensazione o rarefazione dell'aria, scariche elettriche, ecc.), di cui le variazioni di pressione e di temperatura presso terra non sarebbero che un riflesso.

Digraziatamente le ricerche del Ferrari non ebbero seguito, anche perchè il materiale sul quale dovevano fondarsi non si prestava a una elaborazione molto rigorosa. I dati si raccoglievano infatti con cartoline-questionario largamente distribuite anche a volonterosi troppo incompetenti. La pratica ha dimostrato che non si può chiedere a volontari l'adempimento regolare di un servizio così irregolare come quello dei temporali, che capitano quasi improvvisi a tutte le ore, di giorno e di notte, di affari e di riposo. L'uomo è, in genere, un cattivo strumento, che, se può funzionare benissimo sotto la molla della novità, perde rapidamente di carica. Uno strumento registratore, sorvegliato a intervalli da persona tecnica, sostituirà sempre con vantaggio il meteorologo impiegato, a servizio fisso, retribuito o gratuito. Esso è anzitutto a funzionamento continuo, condizione indispensabile per cogliere fenomeni improvvisi e spesso passeggeri; e poi non ha altra funzione da fare, e non ragiona e non sragiona.

Volendo riprendere lo studio su basi nuove, converrebbe quindi installare anzitutto in case, alberghi, rifugi di montagna, a varie altezze, dei barografi, dei termografi, degli igrometri registratori, e possibilmente dei pluviografi, che funzionassero almeno dalla primavera all'autunno, sotto una sorveglianza periodica, per il cambio delle carte e le necessarie rettifiche. A tali impianti potrebbero provvedere non soltanto l'Ufficio Centrale di Meteorologia e gli Uffici Idrografici del Po e del Magistrato alle Acque, ma anche il Club Alpino e il Touring, che hanno così vasta rete di stazioni e di rapporti nelle regioni alpine ed appenniniche.

Queste stazioni fisse, che rappresentano una spesa non indifferente, non potrebbero essere però molto numerose e l'opera individuale dell'alpinista e del turista potrebbe integrarla, nei momenti critici del tempo, coll'osservazione diretta dei fenomeni esterni, e fornendo un maggior numero di dati barometrici e termometrici, quando più occorrono per fissare le passeggere irregolarità di distribuzione nello spazio e di variazione nel tempo degli elementi fisici.

Altri contributi preziosi potrebbe portare l'attento pellegrino della montagna nelle moderne discussioni e controversie sul modo di formazione della grandine e degli alti potenziali elettrici.

(1) FERRARI CIRO. *Risultati ottenuti dalle ricerche sulle osservazioni dei temporali del 1882-83.* (Annali di Meteorologia, Vol. VII, parte I, Roma, 1885)

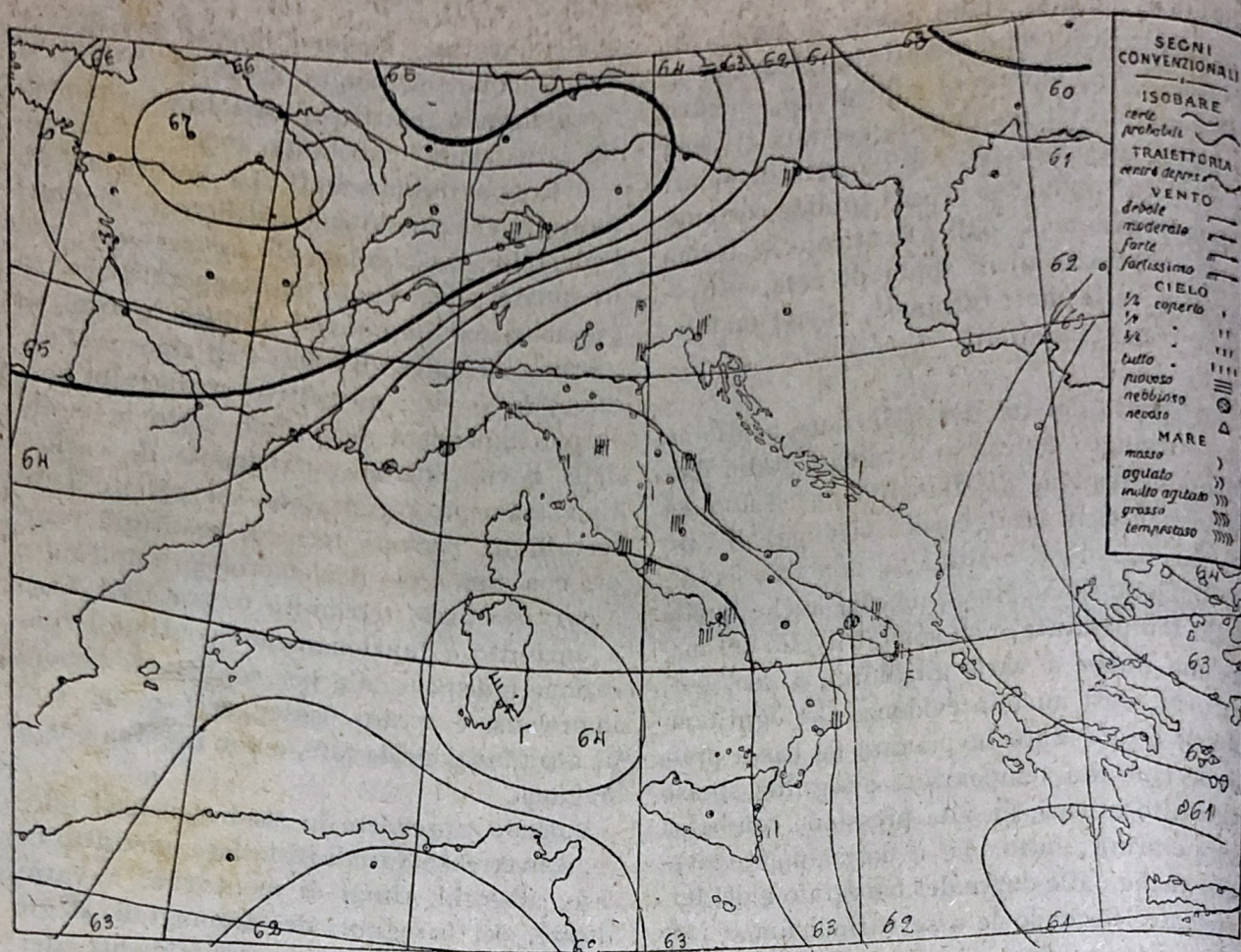



FIG. 5. - TIPO ATLANTICO DI SCHIAPARELLI. LINEE ISOBARICHE DEL 29 MAGGIO 1904 - TEMPORALI NELLA VALLE DEL PO.

È vero, per esempio, che la grandine non possa aver origine, come sostiene nel suo prezioso trattato il Wegener, che a grandi altezze, a 6, 8 e perfino 10 km.? Là dovrebbe formarsi il nucleo centrale di nevischio che, nel lungo tragitto di caduta, si aggregherebbe tutte le gocce di pioggia che incontra, le quali, gelando attorno ad esso, costituirebbero gli strati di ghiaccio trasparente e a struttura cipollare dei chicchi di grandine. Gli strati interposti opachi sarebbero prodotti dalla condensazione diretta, per sublimazione, del vapor acqueo in aghi di ghiaccio, nei tratti in cui il chicco cadente, freddissimo, non incontra gocce d'acqua. La formazione di chicchi anche voluminosi si spiegherebbe così in modo molto semplice, tanto più se si ammette col Wegener che il movimento di caduta sia rallentato da forti correnti d'aria ascendenti, le quali manterrebbero in sospensione anche una grande massa di gocce d'acqua, costituenti le nubi densissime (fig. 6), aumentando così il numero degli incontri. Tutte induzioni plausibilissime, ma che attendono ancora la constatazione diretta. Si può ammettere in tutta l'estensione del temporale una così forte corrente d'aria ascendente? Si può ammettere la persistenza di gocce di pioggia liquida, quando la temperatura dei chicchi di ghiaccio raccolti in pianura fu trovata in media fra — 5° e — 15° C.? (1) o, in altri termini, è vero che entro le nubi temporalesche non si ha mai *grandine secca*, cioè non accompagnata da pioggia? D'inverno da noi i temporali sono una eccezione, e se anche se ne hanno alcune manifestazioni esterne, come forma del nembo e turbini d'aria, corrispondenti a tipi isobarici temporaleschi, non si ha grandine propriamente detta, ma talvolta nevischio granulare: ci sono cioè i nuclei senza rivestimento. Perchè non si sarebbero ingrossati? Non esistono allora gocce di pioggia in sospensione?

Notiamo che *teoricamente* non si può escludere *a priori* la persistenza di gocce liquide anche a parecchi gradi sotto zero, perchè sappiamo che nell'interno di un globulo di acqua natante nell'aria il liquido è fermo, e quindi può mantenersi *soprafuso*; ma si trat-

(1) HANN. *Lehrbuch der Meteorologie*, II Aufl. 1906, pag. 523.

ta di constatare *il fatto* entro una nube grandinosa. E una volta constatato, possiamo domandarci se realmente, per spiegare la grossezza della grandine, è necessario supporne l'origine tanto più in alto della principale nube temporalesca, che sarebbe costituita di gocce d'acqua in stato di soprafusione, che è uno stato d'instabilità. Una goccia soprafusa, urtata da un' altra o da un cristallino di ghiaccio natante, improvvisamente gela, e tutte le gocce soprafuse che essa incontra nel turbine temporalesco gelano attorno di essa, potendo costituire in brevissimo tempo, entro la nube stessa, un nucleo abbastanza voluminoso di ghiaccio.

Ad aumentare la grossezza delle gocce iniziali può concorrere, sempre *teoricamente*, un'altra circostanza. È noto ai fisici che il vapor d'acqua nell'atmosfera non può condensarsi in goccioline, anche se raggiunge la saturazione, se non trova dei *nuclei di condensazione;* generalmente compiono questo ufficio i granuli di pulviscolo atmosferico, ma possono contribuirvi anche dei nuclei elettrici, i così detti *ioni* dell'aria. In una corrente ascendente può avvenire che le gocce formate in una prima fase attorno a tutti i nuclei esistenti, cadendo in forma di pioggia o rimanendo sospese nella corrente, separino da essa i nuclei stessi; il residuo vapore portato più in alto non potrebbe più, nonostante il raffreddamento, condensarsi; si manterrebbe cioè *soprasaturo,* in quantità che può essere anche doppia e tripla di quella che in condizioni normali si direbbe il *massimo di umidità,* il 100 dell'umidità relativa. Ma anche lo stato di soprasaturazione, come quello di soprafusione, è uno stato instabile; uno sciame di nuclei, portati in un'aria soprasatura dal vento, determinerebbe la condensazione improvvisa di una grande massa di vapore in gocce voluminose.

Semplici e geniali teorie; ma possiamo dire che realmente entro i nembi temporaleschi si verifichino con frequenza e su larga estensione uno stato di soprafusione o uno stato di soprasaturazione, mentre nella tranquillità dei gabinetti sperimentali non si ottengono senza molti artifici e molte cautele? A constatare il primo stato basterebbero delle misure di temperature (al coperto) entro una nube temporalesca carica di gocce d'acqua; a constatare il secondo basterebbe un noto semplicissimo strumento, l'*igrometro a capello,* che recenti esperienze hanno dimostrato atto a misurare anche umidità superiori a 100.

Alle precedenti teorie si connette quella recentemente emessa dal Simpson (1) sull'origine dell'elettricità temporalesca. Esperienze di Lenard (2) sulla caduta di gocce d'acqua, entro una corrente ascendente d'aria prodotta con un ventilatore, dimostrarono che la velocità di caduta cresce colla grossezza della goccia, ma fino a un certo limite; quando il diametro di questa raggiunge i 4, 5 mm. circa, e li supera, l'aumento di velocità s'arresta, mantenendosi questa attorno agli 8 metri al secondo. Se alla caduta si oppone una corrente d'aria ascendente di questa velocità, le gocce più grosse rimangono sospese, mentre quelle di diametro inferiore a quel limite sono ricacciate in alto. L'arresto delle gocce più grosse è dovuto al fatto che le gocce stesse si deformano per l'attrito contro l'aria, schiacciandosi lungo l'asse verticale, fino a spezzarsi in gocce più piccole.

Ora è noto, perchè fu verificato da tempo nelle cascate, che una massa d'acqua che si frange in gocce minori nell'aria si elettrizza positivamente, mentre l'aria circostante rimane ionizzata negativamente. Simpson verificò il fatto con una lunga serie di esperienze analoghe a quelle di Lenard, e su di esso fondò la sua teoria.

Una corrente ascendente d'aria della velocità verticale di 8 m. al secondo arresterebbe la caduta di tutte le gocce di pioggia, e, spezzando le più grosse, le elettrizzerebbe positivamente, mentre trasporterebbe più in alto l'aria ionizzata negativamente. Le gocce positive possono ingrossarsi e spezzarsi di nuovo, e si accumulerebbe così nella nube da esse costituita un enorme carica positiva, mentre gli ioni negativi verrebbero via via eliminati perchè sollevati negli strati superiori, dove potranno diventare a loro volta nuclei di condensazione e costituire nubi più alte elettrizzate negativamente. La nube temporalesca inferiore, al diminuire della corrente ascendente, cederebbe poi il suo carico d'acqua in una dirotta pioggia *positiva,* mentre le nubi più alte, trasportate dal vento anche

(1) SIMPSON G. C. *On the electricity of rain and its origin in thunderstorms* (Philosophical Transactions of the R. Society of London, Ser. A, vol. 209, pagg. 379-413.

(2) LENARD. Ueber Regen (*Meteor. Zeitschrift,* 1904, pagg. 249-262).

fuori del campo del temporale, possono dare più diffuse piogge *negative*. In una serie di osservazioni a Simla nello Himalaya il Simpson avrebbe avuto conferma di queste sue conclusioni sullo stato elettrico delle piogge temporalesche e diffuse.

Non è qui il caso di accennare alle obbiezioni opposte alla teoria, che ebbe però in generale un accoglimento favorevole tra i meteorologi, anche perchè si collega alla idea di Wegener che lo sviluppo dell'elettricità sia particolarmente intenso dove una corrente ascendente attraversi la principale nube temporalesca, e anche a tutte le teorie accennate sopra l'origine della grandine. Essa presuppone tuttavia l'esistenza di correnti ascendenti di 8 m. al secondo di velocità, pari a quella (quasi 30 km. all'ora) di un buon treno omnibus. A un osservatore che sia sorpreso in montagna da un nembo temporalesco, o possa sorvegliarlo mentre passa a non grande distanza, non dovrebbe essere difficile verificare l'esistenza di siffatte correnti verticali. Anche esperienze elettriche si potrebbero forse fare, ma io non intendo che il mio appello sia diretto a fisici di professione, nè ad eroi.

Nel recente Congresso internazionale di Meteorologia tenuto a Venezia tra il 28 e il 30 settembre fu emesso il voto che si riprenda lo studio dei temporali nella valle del Po, portando la ricerca dall'esterno all'interno del fenomeno.

FIG. 6. - NEMBO TEMPORALESCO IN ROMA. 13 MAGGIO 1913. (*Dall'Atlante delle nubi di L. Toffara*).

Gli organi ufficiali della Meteorologia, come l'Ufficio Centrale, il Servizio Aerologico, gli Uffici idrografici potrebbero organizzare tale servizio con stazioni registratrici, con lancio di palloni piloti che determinino la circolazione dell'aria attorno al nembo, e possibilmente di palloni-sonda che ne esplorino lo interno. Aviatori e dirigibilisti di sangue freddo potranno anche esplorarlo nelle regioni più alte. Ma assai prezioso sarà anche il contributo che i volonterosi del Touring e del Club Alpino potranno dare, secondo le direttive brevemente accennate, alla soluzione di un problema scientifico, che ha tanta portata pratica, ed è per questo tra i primi che si imposero alla paura, alla fantasia e alla curiosità scientifica dell'uomo.

LUIGI DE MARCHI
della Università di Padova.

I servizi automobilistici di turismo per l'estate 1921.

Nella prossima stagione estiva si riattiveranno, notevolmente accresciuti, i servizi automobilistici di turismo che ebbero tanto successo nello scorso anno, e che come è noto vengono eseguiti a mezzo di speciali carri alpini in corrispondenza con le linee ferroviarie.

Oltre a quelli di Val d'Aosta (in corrispondenza alla « Route des Alpes » della P. L. M.), dello Spluga, della Venezia Tridentina, avremo quest'anno anche interessanti percorsi in Val d'Ossola, in Val Cannobina, attorno al Lago Maggiore, dalla Valtellina all'Alto Adige attraverso il Colle d'Aprica, Edolo e il Tonale; e speciale interesse rivestiranno i nuovi servizi in Abruzzo, che si estenderanno dall'alveo del Fucino al litorale Adriatico attraverso la catena del Monte Sirente e attorno alla maestosa giogaia del Gran Sasso d'Italia.

Per questi servizi collaborano com'è noto, con le Ferrovie dello Stato, l'ENIT e l'Ufficio speciale del Ministero dei Lavori Pubblici.

L'indicazione di orari e prezzi sarà resa nota mediante l'orario ufficiale.

I DANNI AI BOSCHI DELLA ZONA DI GUERRA E IL PROBLEMA DELLA RICOSTITUZIONE

Leggevo tempo fa in un giornale italiano una corrispondenza di Aldo Valori da Asiago ed ad un certo punto trovai una frase che press' a poco suonava così: « Potremo ricostruire le chiese, le case, le strade, ma quelle che non potremo più creare sono le magnifiche foreste che erano la ricchezza degli Altipiani e che la guerra ha distrutto ».

Queste parole non fanno che rispecchiare l'opinione di molti i quali, girando per la zona di guerra, hanno avuto l'impressione di danni addirittura irreparabili. Per fortuna nostra il quadro, sebbene molto triste, non è così terribile e perciò credo opportuno presentarlo nelle sue vere tinte, senza passarvi sopra nè velature di rosa nè pennellate di nero.

È noto a tutti come le nostre maggiori ricchezze forestali siano addensate sulla catena alpina. Nella zona di guerra, dallo Stelvio alle Giudicarie, ai Monti Lessini, all'Altipiano di Asiago, alle vallate Cadorine, sorgono le nostre più belle fustaie di resinose (abeti, pini, larici) intramezzate da ombrose faggete, che si fanno più frequenti nelle Prealpi del Friuli e nelle montagne dell'alto Isonzo. Ora, proprio in queste regioni dove, per un complesso di cause fisiche ed economiche, le foreste e specialmente quelle di alto fusto erano sopravvissute al diboscamento verificatosi sulla maggioranza delle nostre montagne, la guerra ha infierito per quattro lunghi anni e sulle foreste ha lasciato profonde tracce.

Due sono le cause principali dei danni sofferti dai boschi: l'approvvigionamento del legname e le azioni belliche dirette.

***

Il consumo di materiale legnoso da parte dell'esercito operante era enorme. Pensate solo alla quantità di legna da ardere occorrente giornalmente a cuocere il pane ed il rancio a milioni di soldati; a quella necessaria a riscaldare, negli angusti e mal protetti ricoveri o nei bivacchi all'aperto, le membra assiderate di legioni di uomini, costretti a vivere fra le nevi ed i ghiacci di quelle vette dove gli stessi montanari d'inverno non mettevano mai piede e che tutt'al più erano mèta di rapide escursioni degli alpinisti! Pensate alla moltitudine di baracche di legname sorte su tutto il fronte per dare asilo alle truppe e per ricoverare quantità sterminate di viveri, di munizioni, di veicoli, di attrezzi, di materiali d'ogni specie! E poi ancora: tutto il legno occorrente alle armature ed ai rivestimenti di trincee, gallerie, piazzuole, riserve di munizioni. La guerra sotterranea, ch'è un tipico aspetto della guerra di posizione, è una enorme divoratrice di legname. E i paletti da reticolato? Il loro consumo ascese a cifre fantastiche.

È facile immaginare cosa sarebbe avvenuto se questa ingente massa di materiale legnoso fosse stata tratta senza regole nè limitazioni dai boschi della zona di guerra. Per allontanare questa sciagura, si provvide al fabbisogno con forti e continui rifornimenti da tergo. Ma ben presto si constatò che il trasporto di materiale relativamente leggero ed ingombrante com'è il legname sino ai luoghi d'impiego, costituiva, malgrado il continuo e mirabile perfezionamento delle comunicazioni, un'impresa oltremodo ardua e terribilmente costosa.

Si iniziarono allora le prime utilizzazioni dei boschi in zona di guerra dirette da personale tecnico forestale ed a poco a poco si venne a costituire una grande organizzazione per lo sfruttamento razionale dei boschi stessi, la quale fu creata, diretta e sviluppata, vincendo forti resistenze attive e passive, da uno dei nostri più profondi conoscitori dell'economia forestale e montana: il professore Arrigo Serpieri, direttore del R. Istituto Sup. Forestale di Firenze.

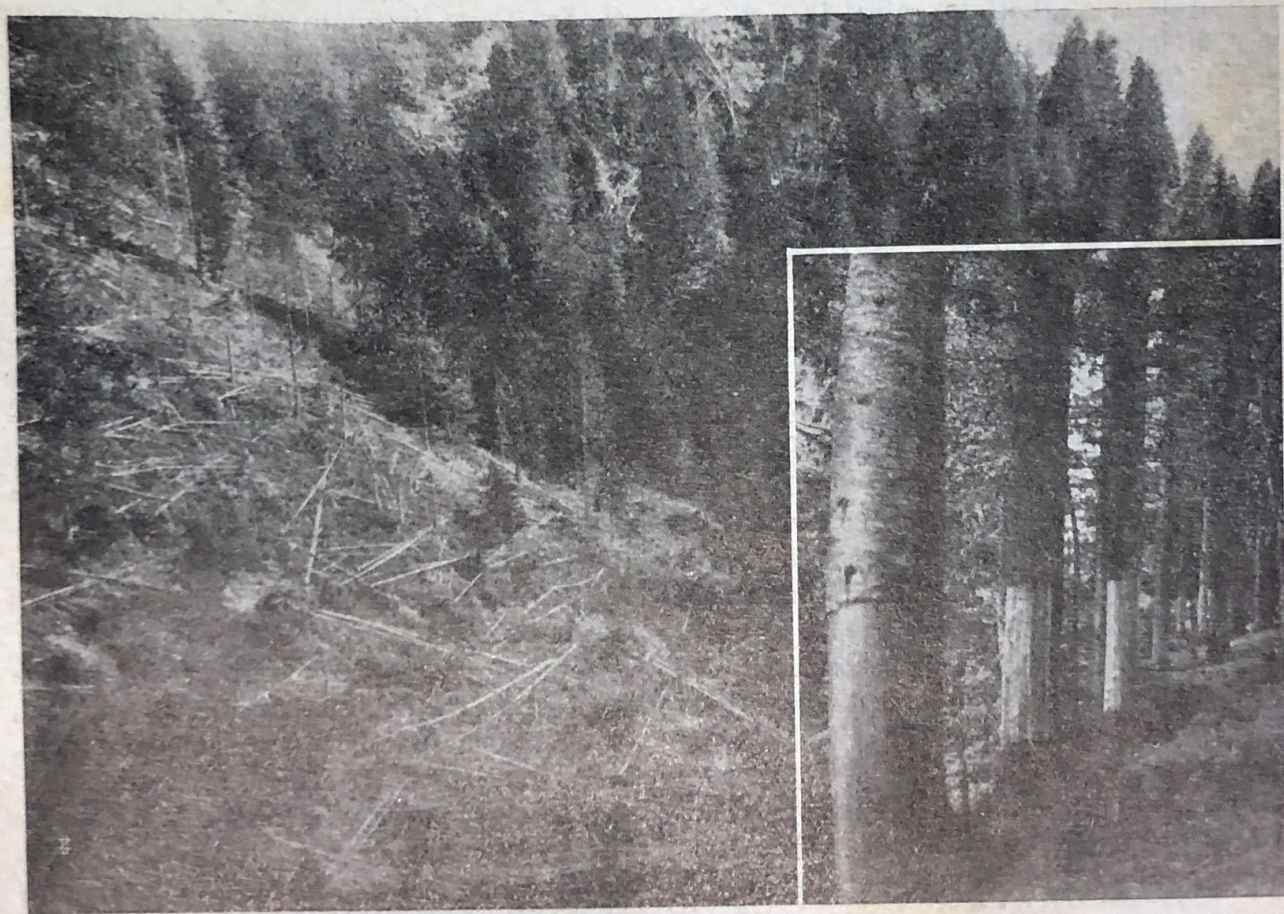
La zona di guerra fu divisa in settori, in ognuno dei quali aveva giurisdizione uno speciale organo tecnico: il Comitato del Legname. Questi Comitati eseguivano il censimento delle risorse forestali della propria zona e provvedevano a sfruttarla razionalmente, soddisfacendo anzitutto ai bisogni delle truppe operanti nella zona stessa e inviando le

LE ABETINE DEL MONTE LEMERLE (ALTIPIANO DI ASIAGO) DOVE INFURIÒ LA BATTAGLIA. (*Fot. A. Pavari*).

eventuali esuberanze ai settori più poveri di boschi. Migliaia di soldati boscaioli, inquadrati in speciali compagnie e guidati da ufficiali tecnici, utilizzavano i boschi e le piantagioni legnose dalle retrovie sino alle immediate vicinanze delle linee, cosicchè i trasporti erano ridotti al minimo ed i rifornimenti acquistarono un'agilità che con gli invii da tergo non era possibile raggiungere. Nelle zone più ricche di foreste come, ad esempio, l'Altipiano di Asiago, il Cadore, sorsero numerose le segherie dove si allestiva il legname per le baracche, i ricoveri, gli apprestamenti bellici; così sugli Altipiani, sotto il tiro delle artiglierie nemiche, si lavorava tranquillamente in grandi opifici improvvisati, dove pulsavano potenti motori Diesel e le seghe alternative multiple inghiottivano a migliaia i tronchi di abete allestiti nelle foreste circostanti. Fu in tal modo possibile per lungo tempo alimentare buona parte dell'immenso fabbisogno senza danneggiare sensibilmente i boschi, e ciò soprattutto perchè la costruzione delle nuove strade militari e l'impianto delle teleferiche permisero di utilizzare foreste che per il passato non avevano quasi mai visto la scure a causa della loro ubicazione sfavorevole. Desterà forse sorpresa il sapere che, in un paese così povero di boschi come l'Italia, si « scoprirono » (è la vera parola) estese foreste dove i tronchi marcivano sul terreno e dove fu così possibile ricavare grandi quantità di legname senza danno, anzi con vantaggio del bosco.

L'organizzazione dei Comitati del Legname, sostituendosi allo sfruttamento dei boschi eseguito da alti e bassi Comandi, senza la direttiva di personale tecnico e senza mano d'opera specializzata, fu dunque altamente benemerita per la tutela del patrimonio forestale della zona di guerra e senza di essa dovremmo oggi lamentare danni senza confronti più gravi di quelli ch'esso ha subìto.

Ciò malgrado, la lunga durata della guerra e il crescente fabbisogno di legname per l'esercito avevano pressochè esaurito le riserve boschive. A questo punto occorreva arrestarsi per non danneggiare il capitale produttivo. Ma purtroppo, ciò non avvenne. Anzitutto bisogna notare che la funzione dei Comitati, ad un tempo di produzione e di tutela, non poteva estendersi alle linee di combattimento. Qui l'applicazione di criterii razionali per il taglio e l'impiego del legname doveva cedere il campo alle imperiose esigenze della guerra guerreggiata. Non solo, ma alle truppe di prima linea spesso non giungevano i rifornimenti e dovevano esse stesse abbattere alberi per procurarsi il legname per ricoveri e difese e la legna per il vitto e il riscaldamento.

Inoltre, anche nelle immediate retrovie, dove giungeva l'azione dei Comitati del Legname e dove il personale tecnico forestale esercitava una attiva vigilanza per impedire danni ai boschi, non si poteva che incomple-

IN ALTO: ABETI TRONCATI E DIVELTI DAL BOMBARDAMENTO IN VALLE DI DAONE (GIUDICARIE). — IN BASSO, A SINISTRA: LA RAFFICA DELLA GUERRA È PASSATA PER UNA MAGNIFICA FUSTAIA DI ABETI E LARICI DELLA STESSA VALLE. (*Fotogr. Ing. Cretti - Tione.*) — A DESTRA: VALENZANA, COMUNE DI GRIGNO, LOCALITÀ GIOGOMALO. LA CORTECCIA FU USATA PER COPRIRE TRINCEE E CAMMINAMENTI (*Fotogr. Ing. G. Merlo.*)

UNA COLOSSALE ROVINA DI GUERRA.

LA VETTA DEL M. CALVARIO (GORIZIA).

tamente arginare l'opera di distruzione commessa dalle truppe, parte per imperiose necessità belliche, parte per ignoranza, vandalismo e incuria di gregarii e di... capi. Fra le nostre masse popolari il culto dell'albero è poco diffuso e fra la classe media, a cui apparteneva l'ufficialità, è altrettanto poco diffusa la coscienza forestale e la nozione del valore economico del legname. Così, per procurar legna da ardere, si abbattevano e si spaccavano a migliaia magnifici fusti di abete e di larice da costruzione, mentre nelle giovani e promettenti abetine si eseguivano tagli vandalici per costruire graziosi « châlets » ornati di terrazze e di verande! Una delle forme di danno più caratteristiche e più gravi era lo scortecciamento degli alberi. Le truppe, costrette a spostarsi da un luogo all'altro senza possibilità di stabile ricovero, dovevano attendarsi in mezzo alla foresta ed allora toglievano dagli abeti larghe falde di corteccia per farsi un tetto un po' più efficace del povero telo da tenda. Gli alberi scortecciati erano condannati a morte e così intere zone di splendide abetaie furono annientate. Se almeno i soldati avessero poi tagliato, per procurarsi il legname, gli alberi scortecciati! Niente affatto.

Se accanto ad una pianta scortecciata ve n'era una sana, il buon fante tagliava quest'ultima, e sapete perchè? Perchè dal legno decorticato gemeva la resina che imbrattava mani e panni! Pare impossibile che al fronte si avessero tanti riguardi, ma è così...

***

La causa dei maggiori danni alle foreste consiste però senza dubbio nelle azioni belliche dirette.

Gli apprestamenti difensivi del terreno e specialmente le trincee, i camminamenti, le gallerie, i ricoveri dovevano necessariamente portare alla distruzione del bosco. I combattimenti facevano poi il resto: raffiche di pallottole, bombardamenti di artiglierie, gas asfissianti; era un uragano di distruzione che in breve riduceva le maestose e mistiche abetaie, le fresche e mormoranti faggete in tetri ammassi di fusti divelti, stroncati, bruciati. Sul Carso insanguinato furono distrutte grandi estensioni di pinete e ciò è tanto più doloroso in quanto esse erano state create con lunga e tenace opera di rimboschimento delle aride e nude groppe calcari, opera che segnava una delle più grandi vittorie della tecnica silvana sulle avversità della natura. Quasi interamente annientati furono i ridenti boschi di latifoglie di Panovizza e del Sabotino; gravi ferite subirono le abetine del Cadore, ma le devastazioni più imponenti si ebbero sull'Altipiano di Asiago. Queste ebbero principio durante la ritirata del 1916 e la seguente controffensiva; si attenuarono poi alquanto, ma dopo Caporetto, quando l'Altipiano fu teatro delle lotte più furibonde e dei bombardamenti più micidiali, divennero tremende.

Veniamo ora a qualche cifra, che darà una più esatta idea della situazione. Si può calcolare che la superficie occupata dai boschi, nella zona battuta ed invasa, ascendesse a 213.000 ettari; ora di questi, solo 15.000 ettari possono considerarsi o distrutti o gravemente danneggiati; e la stragrande maggioranza delle distruzioni si è verificata sull'Altipiano dei Sette Comuni, dove sono stati annientati ben 8000 ettari di fustaie resinose, senza contare i danni alle faggete.

CIÒ CHE RIMANE DI UN VASTO BOSCO DEVASTATO DALLA GUERRA.

L'ALTURA 184 DEL PODGORA (GORIZIA).

Pure gravi sono i danni ai rimboschimenti del Carso. Nel distretto politico di Gorizia sono stati distrutti 742 ettari su 1740,26, cioè il 39 %; nel distretto di Gradisca ettari 57 su 122,96, cioè il 44 %; nel distretto di Monfalcone ettari 327 su 401,73, cioè l'81 %; nel distretto di Sesana ettari 174 su 12.007,82, cioè il 7 %. In totale dunque furono distrutti 1300 ettari di colture, pari al 26 % del territorio rimboschito. Nel restante dell'Istria si ebbero danni indiretti, dovuti all'abbandono in cui furono lasciati i boschi; specialmente si lamentano le gravissime invasioni di processionaria del pino nelle pinete dei distretti di Capodistria, Volosca, Parenzo e Pisino.

Nella Venezia Giulia dal Predil sino a Gorizia i danni furono limitati: su 52.535 ettari di boschi, solo 250 furono totalmente distrutti. Danni relativamente lievi subirono le provincie di Udine e di Belluno, e così tutto il settore occidentale della zona di guerra, ben s'intende, a prescindere dalle forti utilizzazioni che falcidiarono le riserve legnose.

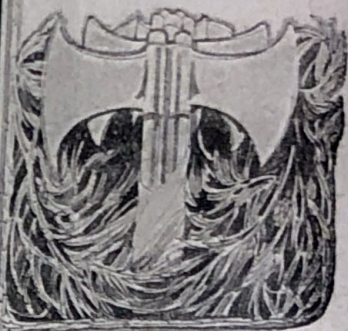
Concludendo, alla superficie complessiva di 15.000 ettari di boschi completamente distrutti si può aggiungere quella di altri 35.000 ettari di boschi più o meno danneggiati; ora, se si riflette alla superficie boscata di 213.000 ettari della zona di guerra, si rileva subito che, nel loro insieme, i danni non sono così gravi come appaiono in qualche singola regione. Infatti, traducendo in cifre il valore dei boschi danneggiati o distrutti, si sorpassa di poco il mezzo miliardo.

Certo, sono perdite dolorose per un paese che deve importare ogni anno milioni di metri cubi di legname, ma è sperabile che le nazioni ex nemiche ce ne faranno grandi forniture in conto riparazioni.

Intanto ci si presenta imperioso ed urgente il problema della ricostituzione. Per fortuna esso non offre serie difficoltà e fra qualche decennio, se non mancheranno costanza di propositi e disponibilità di mezzi, noi vedremo risorgere i boschi dalle loro rovine.

Difficilissimo è creare un bosco dove il terreno è da lungo tempo privo di vegetazione, dove bisogna far attecchire le tenere piantine sulla nuda roccia o su terreni degradati che han perduto tutta la fertilità, scoperti, battuti dal sole, morsi dal gelo. Ma ben altra cosa è ricostituire il bosco dove esso è scomparso da pochi anni, dove esiste ancora il terriccio accumulato da secoli, dove il suolo è ancora percorso dalle radici degli alberi preesistenti. Qui tutte le condizioni ambientali sono propizie ad accogliere la nuova vegetazione forestale.

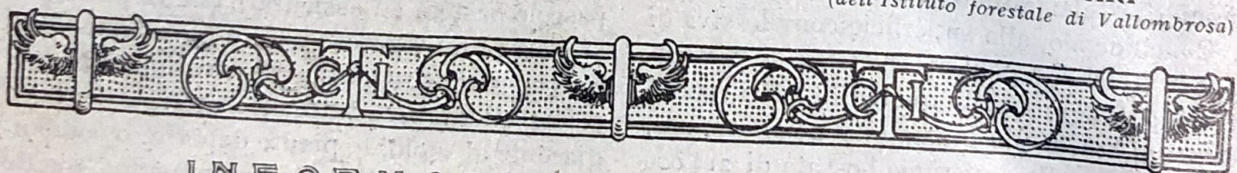
Nel caso poi delle nostre foreste alpine di conifere, noi assistiamo ad un vigore di riproduzione naturale addirittura meraviglioso. Nella maggioranza dei casi, la sola difesa dal pascolo basterà ad assicurare che in pochi anni risorga un vigoroso e folto novellame. Certo, per garantire questa resurrezione bisogna prima allontanare tutto il materiale legnoso giacente al suolo, le piante deperite o condannate a morte dallo scortecciamento, quelle crivellate dalle pallottole o dalle schegge di proietti, e ciò anche perchè il legname morto diverrebbe la sede di pericolosi insetti parassiti i quali poi si lancerebbero a devastare boschi vicini. Occorrerà inoltre in qualche caso pareggiare il terreno sconvolto dalle opere difensive o dai bombardamenti, lavorarlo per renderlo atto a ricevere il seme, e così via; insomma si tratta di una tecnica non difficile e ben conosciuta.

ASPETTO DESOLANTE DI BOSCHI NEL TRENTINO DEVASTATI DALLA GUERRA.

Soltanto in condizioni di ambiente particolarmente gravi (distruzione completa del soprasuolo, rovina e dilavamento del terreno, ecc.) sarà indispensabile procedere a nuove piantagioni, ed in tali casi si potrà presentare la convenienza di sostituire alla specie del bosco preesistente altre specie più adatte: argomento questo sul quale non possiamo qui intrattenerci. La difficoltà maggiore della ricostruzione non consiste nella tecnica, ma piuttosto nell'organizzazione dei lavori, che devono essere eseguiti nel più breve tempo possibile, perchè il ritardo, peggiorando le condizioni ambientali, diminuirebbe la sicurezza della riuscita. Lo sgombro del materiale danneggiato richiede ingenti prestazioni di mano d'opera e di mezzi di trasporto (1); pei rimboschimenti bisognerà creare numerosi vivai, allo scopo di ottenere le piantine necessarie, in prossimità dei luoghi d'impiego.

Per la ricostituzione dei boschi cedui, il compito è ancora semplificato, bastando la riceppatura e la difesa del pascolo; si tratta però molto spesso di boschi di poco valore e dalla loro distruzione si dovrebbe trar motivo per sostituirli con specie forestali più redditizie; ad esempio convertendo i cedui di faggio in fustaie pure o miste di resinose.

Ma qui mi accorgo di essere entrato nel campo di questioni tecniche, che non si adattano all'indole di questa *Rivista*. Perciò chiudo, con l'augurio che l'opera di restaurazione, già iniziatasi, sia continuata alacremente e con l'appoggio di tutti gli interessati, dallo Stato alle popolazioni locali. Siamo ancora in tempo ad avere un potente alleato: la Natura, ma se indugeremo essa diverrà un nemico ben difficile a combattersi!

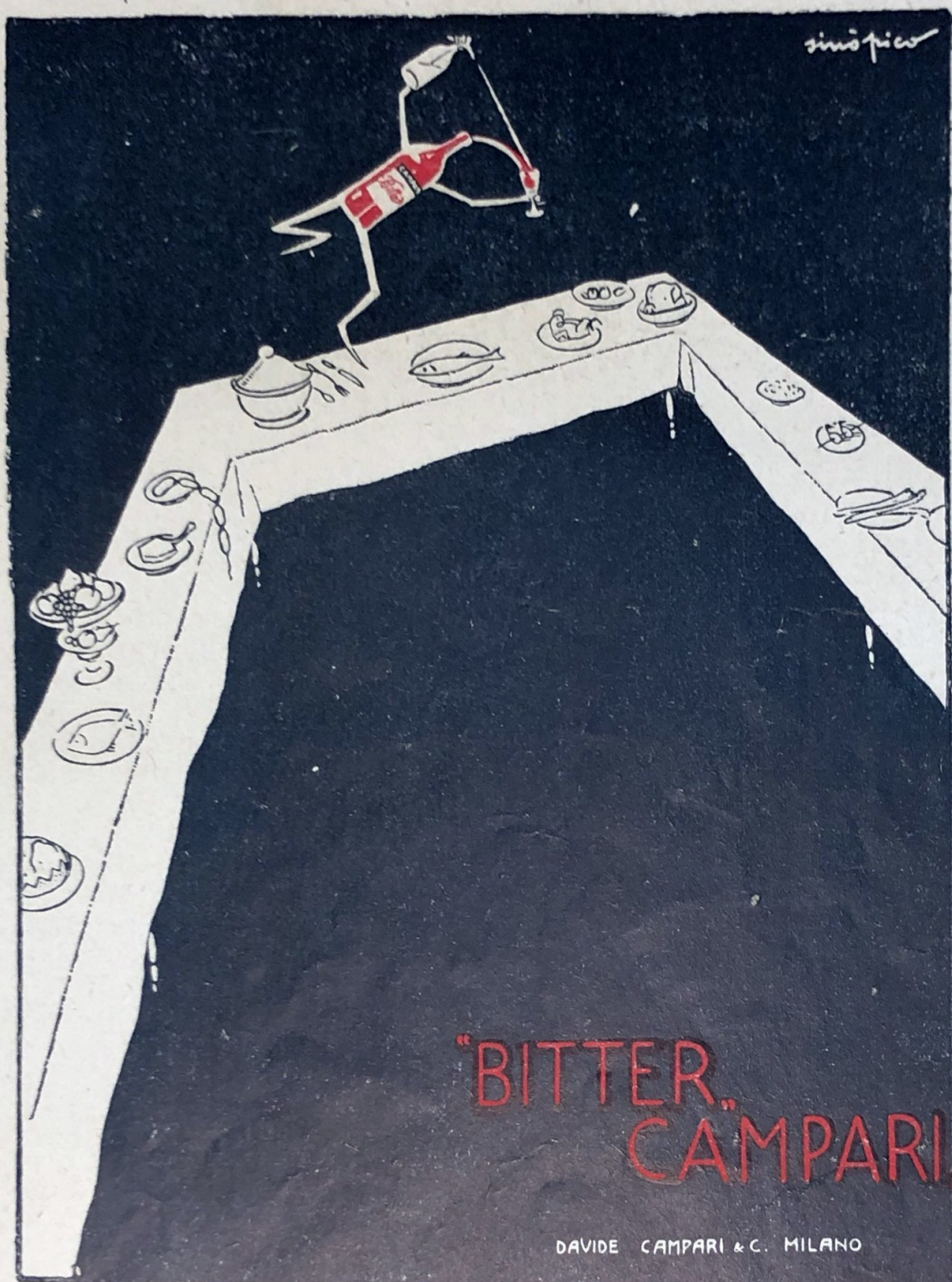
ALDO PAVARI
(dell'Istituto forestale di Vallombrosa)

(1) Condizione indispensabile per effettuare i lavori è lo sgombro dei proiettili inesplosi che in molte zone non è ancora ultimato.

INFORMAZIONI FERROVIARIE

Le vetture Belvedere.

Dal 1° giugno nel servizio delle vetture Belvedere sono avvenute le seguenti varianti. Continuano a circolare con opportuni treni sulle linee Roma-Napoli, Genova-Ventimiglia e Milano-Venezia. La linea Torino-Milano è stata invece sostituita con quella più interessante Venezia-Trieste, e il percorso Milano-Venezia-Trieste avverrà con due nuovi treni direttissimi internazionali diurni, il P.-T. e il T.-P. (Parigi-Trieste e Trieste-Parigi).

La Calalzo-Toblaco.

Questa meravigliosa linea che corre attraverso la zona delle Dolomiti, costruita in gran parte durante la guerra dal Genio militare a scartamento di m. 0,95, sarà quest'estate regolarmente esercitata dalle Ferrovie dello Stato con due coppie di treni. È una linea eminentemente alpina, con carattere tutto proprio e molto pittoresca: avrà tariffe speciali e contribuirà notevolmente al movimento turistico della regione.

L'Escursione Nazionale del Touring in Sardegna

Or sono tre anni, quando dalle contese rive del Piave l'Italia in armi stava per balzare nell'ultimo impeto vittorioso della riscossa e della redenzione, i rappresentanti del Touring portarono al fronte e distribuirono a tutti i soldati delle due gloriose brigate sarde — la « Reggio » e la « Sassari » — il volumetto della Guida che descrive, con esattezza di studioso e con affetto di fratello, la loro bellissima terra.

A tre anni di distanza, il patto d'amore di cui quel dono volle essere simbolo, ha avuto una nuova e più solenne consacrazione nel devoto pellegrinaggio che ha condotti — dietro la bandiera del Touring — oltre trecento Italiani d'ogni regione a visitare la Sardegna.

La grande escursione nazionale, che si svolse dal 17 al 28 del passato maggio, non è stata, nella sua preparazione e nella sua attuazione, un'impresa facile. Assicurarsi, nell'odierna penuria di naviglio, il piroscafo che potesse tragittare i gitanti dal continente all'isola e poi dall'isola al continente; organizzare una colonna d'automobili che potesse trasportare oltre trecento persone per circa mille chilometri di strade; creare i servizî logistici che sapessero approntare di tappa in tappa il pranzo e la cena per così grossa comitiva; di tappa in tappa preparare per ciascuno un sia pure modesto giaciglio per la notte — e tutto questo in un paese in cui manca completamente ogni attrezzatura turistica, e in cui non soltanto erano affatto ignote le grandi comitive, ma rarissimi sono anche i gitanti isolati — era un insieme di problemi e di difficoltà che soltanto un organismo che avesse l'esperienza ed i mezzi, ed anche — diciamolo — le simpatie che ha il Touring, poteva adeguatamente risolvere.

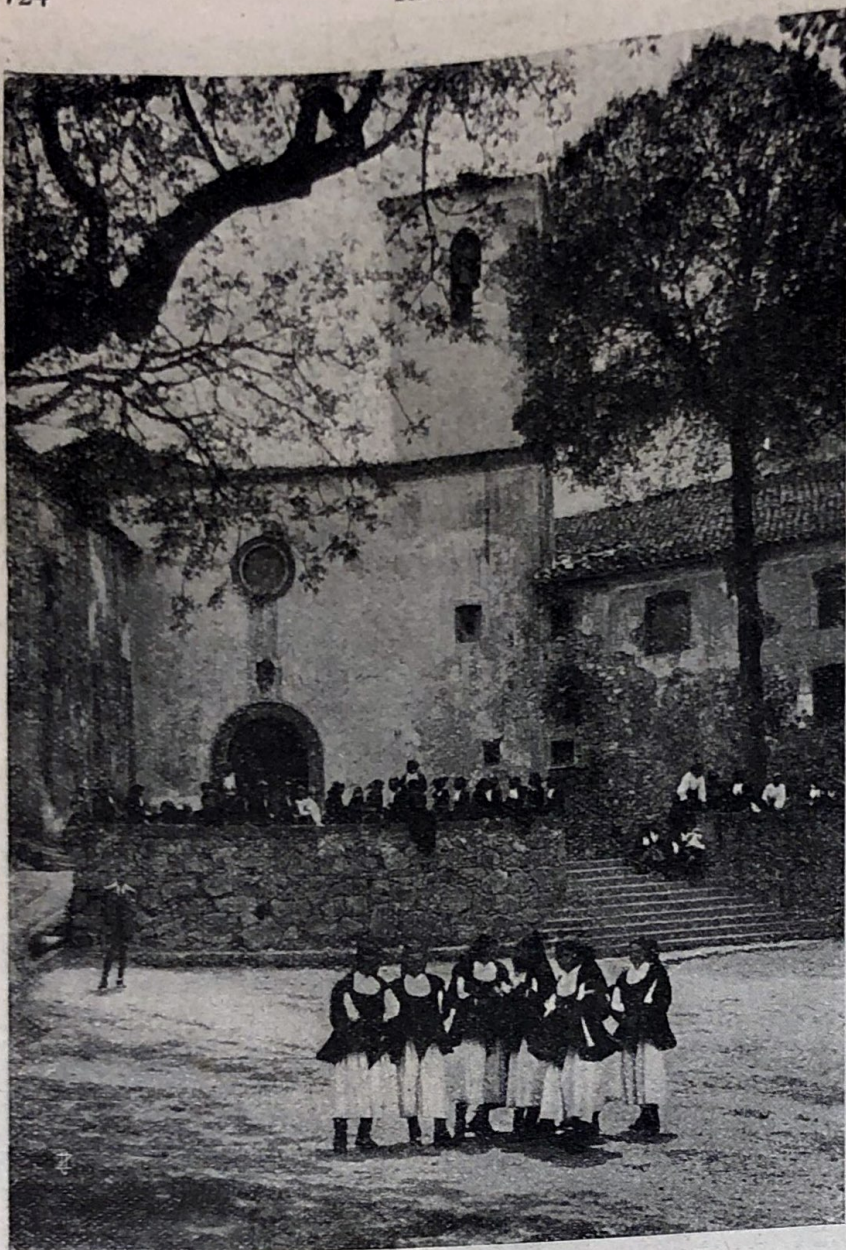
Ma quanto più ardue furono le difficoltà da superare, tanto più vivo è oggi il nostro compiacimento per l'esito dell'escursione. A che gioverebbe stendere qui una relazione ordinata e particolareggiata? Chi ha preso parte alla gita troverebbe fredde e scialbe parole al posto delle lucenti immagini incancellabili dei suoi ricordi; chi non v'ha preso parte attenderebbe invano il prodigio che gli desse la visione delle cose non viste.

***

Chi potrà descrivere il primo inoltrarsi tra i colli della Gallura, fioriti di rose e canori d'allodole, pei quali, a lunghi tratti, ci salutava il gesto austero d'un solitario bifolco? e la fugace apparizione di Castelsardo, erta cittadella sulla dolce riva del mar d'opale, con la Corsica in fondo all'orizzonte; e la meravigliosa giostra dei cavalieri e delle amazzoni, convenuti, nelle fogge antiche de' loro casati, sui loro polledri generosi, a salutare il nostro ingresso in Sassari prode e gentile; e il lavoro titanico che tra le montagne sconvolte al cui piede il Tirso volge i suoi meandri sta maturando la forza e la fecondità per l'avve-

DONNE DI LANUSEI CHE RECANO AI GITANTI IL SALUTO DELL'OGLIASTRA.

1. IL CONVOGLIO DI BARCHE CHE CONDUCE I GITANTI DAL PORTO DI CAGLIARI A VISITARE LE SALINE. — 2. L'INCONTRO DI UNA DELLE AUTOVETTURE DELLA COLONNA CON L'ANTICA CORRIERA. — 3. POPOLO E BANDIERE ATTENDONO I GITANTI ALLE PORTE DI ORISTANO. — 4. LA BORGATA DI FONNI VISTA DALL'ALTO.

1. ADUNATA E SOSTA IN APERTA CAMPAGNA DELLE 16 AUTOVETTURE COMPONENTI LA COLONNA. — 2. L'INGRESSO TRIONFALE DEI GITANTI A NUORO. — 3. COLAZIONE TURISTICA ALL'ARIA APERTA PRESSO TEMPIO. — 4. GRUPPO DELLA PROCESSIONE DEL CORPUS DOMINI A FONNI. — 5. UN VECCHIO IN "BERRITTA,, E "COLLETTU,,. — 6. UNA SORRIDENTE MADONNINA SARDA.

SULLA PIAZZA DI FONNI, IN ATTESA DELLA PROCESSIONE.

nire; e Oristano dolcemente adagiata tra le palme nel puro tramonto; e Iglesias operosa in mezzo alla cerchia pulsante delle sue miniere; e Carloforte dalla ligure parlata che vede ad ogni primavera il suo mare insanguinarsi per la mattanza; e Cagliari, la capitale, che s'asside con dignità sovrana sul dolce pendìo dei suoi colli e digrada sorridendo a specchiarsi nel suo golfo lunato; e il selvaggio silenzio del Sarrabus popolato di cignali e di daini; e le alpestri giogaie del Gennargentu su cui muoiono ahimè le antiche foreste, ed innumeri greggi errano libere di pastura in pastura; e il rustico sagrato di Fonni col suo popolo fedele alle antiche vesti ed i suoi riti secolari e le sue danze e le sue zampogne; e Nuoro, e Monti, e Terranova, e Alghero, e Abbasanta, e Guspini, e Muravera, e Villaputzu, e Tortolì, e Lanusei, ed altri borghi, ed altre campagne, e valli, e monti, e fiumi, ed isole... Una visione richiama l'altra, e la nostalgica memoria non sa disgiungere il diletto di rievocarle dal rammarico di non aver potuto, se non per attimi fuggenti, fermarle. Affinchè almeno qualcosa di queste visioni rimanga anche nelle pagine della nostra Rivista *— per quel tanto di vita che è concesso trattenere alla impassibile pupilla d'una macchina — riproduciamo qui alcune delle istantanee che il fotografo ufficiale della escursione ha potuto prendere lungo il cammino.*

⁂

Pure, sia concesso di dire ad un gitante, il quale in questo è certissimo di interpretare il sentimento sincero di tutti i compagni di gita, che quello che resterà più profondamente impresso nei nostri cuori — più delle bellezze della natura, più della maestà dei monumenti, più dei grandi spettacoli del lavoro — sarà il ricordo delle accoglienze affettuose ad un tempo e grandiose, dell'ospitalità squisita, della gentilezza impareggiabile con cui i fratelli di Sardegna ci ven-

IL DIRETTORE GEN. DELL'ESCURSIONE COMM. MARIO TEDESCHI.

IL DIRETTORE DELLA SQUADRA LOGISTICA CAV. G. B. ZANOCCO.

1-2. UN'ARDITA E GRANDIOSA OPERA CHE SORGE NELLA TERRA DEI NURAGHI: I LAVORI DEL BACINO DEL TIRSO. — 3-6. I GITANTI ASSISTONO COME SPETTATORI ALLA PRIMA "MATTANZA,, DELL'ANNATA, PRESSO L'ISOLA PIANA: IL QUADRATO DELLE BARCHE INTORNO ALLA CAMERA DELLA MORTE; IL PANICO DEI TONNI VICINI ALLA SUPERFICIE; LA CATTURA DELLE VITTIME (VEDI "GUIDA DELLA SARDEGNA,, DEL T. C. I., PAG. 69-70).

nero incontro lungo tutte le tappe del nostro cammino. Le tradizioni dell'ospitalità sarda erano a tutti ben note; eppure il modo in cui s'espresse verso la carovana del Touring fu tale, che tutti ne furono sinceramente e profondamente commossi. Dalle fanciulle di Terranova che recarono al piroscafo approdante, col primo saluto, i primi fiori della Sardegna, ai rappresentanti dei Consigli provinciali di Sassari e di Cagliari che ci vollero accompagnare per lungo tratto di strada delle rispettive provincie; dalla bella messaggera che ci venne incontro in motocicletta da Tempio per darci il benvenuto della Gallura, ai Sindaci e ai Consigli Comunali di tutte le città e di tutti i villaggi che vollero onorarci con ricevimenti; dalle personalità distinte ed egregie che vollero dare al Touring particolar dimostrazione di generosa deferenza, alle povere donne del popolo che porgevano i bimbi alle nostre carezze; dalle grandi aziende industriali che signorilmente ci ospitarono nelle sedi del loro lavoro, alle famiglie gentili che offrirono le loro case pel riposo dei visitatori

sconosciuti; dai Comandi dell'Esercito, che misero a nostra disposizione uomini, locali e mezzi in tutta l'isola, ai Comandi dell'Armata, che ci furon larghi di ogni più premuroso aiuto nei percorsi marittimi: tutti insomma fecero a gara per rendere più bello, più agevole, più ricco di attrattive, più lieto nei brevi giorni che durò, più dolce nella lunga memoria che ne rimarrà, il nostro viaggio a traverso la Sardegna. A tutti vada il nostro commosso ringraziamento: ringraziamento che, anche pel timore di qualche dimenticanza che sarebbe colpevole, si dirige a tutti, senza nomi, e tutti avvolge in un unico forte abbraccio di santa fraternità. Una parola sola mi sia concesso di aggiungere; una parola di gratitudine non dirò maggiore, ma, s'è possibile, più affettuosamente famigliare, ai Consoci e ai Consoli del nostro Touring (e tra essi al dottissimo illustratore delle antichità sarde), i quali ci han fatto sentire ancora una volta, nelle città più popolose come nei più remoti villaggi dell'isola, quanta forza ideale sia nel nostro Sodalizio e quanta potenza pratica ne possa scaturire.

SUONATORE DI FONNI.

GRUPPO DI CAVALIERI DI FONNI CHE APRONO LA PROCESSIONE.

Al loro entusiastico e disinteressato lavoro molto si deve del buon successo della escursione; e anche dal più lontano ed umile tra essi ogni gitante ha appreso quanta bellezza vi sia nella solidarietà della grande famiglia, e quanto amore essa meriti da tutti i suoi figli.

***

L'escursione nazionale in Sardegna ha avuto termine con un rito solenne: la visita e l'omaggio alla tomba di Garibaldi sull'isola di Caprera. A chi scrive queste rapide note toccò quivi l'alto onore di esprimere, davanti alla nuda pietra che ricopre le ossa dell'Eroe, il sentimento di tutti i compagni. E chiuse il suo dire così: « Il nome di Garibaldi, che sarà sempre profferito con riverenza, in tutte le terre, da tutti gli uomini che sappiano amare un'idea, e soffrire e lottare per essa, acquista per noi, che siamo qui i rappresentanti della grande famiglia turistica italiana, anche il senso d'un ammaestramento e d'un ammonimento preciso. Esso ci riconduce alle ragioni più profonde ed ai fini più alti del nostro Sodalizio e della nostra attività; ci chiama e ci esorta ancora a conoscere, a studiare la nostra terra; ad avvicinare e congiungere, idealmente e praticamente, città a città, regione a regione, tutte le sue parti, perchè meglio si comprendano, perchè meglio si amino, perchè meglio cooperino al comune avvenire.

DA SINISTRA A DESTRA: IL CAV. MORO E IL PROF. MIRA, DEL CONSIGLIO DEL TOURING, E IL COMM. AVV. BACAREDDA, SINDACO DI CAGLIARI.

« Con questa profonda coscienza della sua missione, il Touring ha indetto e attuato questo viaggio a traverso la Sardegna, e confida, che da esso sorga una più salda e più intima e più feconda unione di pensiero, di volontà e di lavoro.

« Per tutti gli eroi di Sardegna che dormono lontani il loro sonno tra le vette o nelle acque della nostra guerra, per tutti i figli ai cui occhi morenti raggiò la luce che aveva raggiato a questo nostro grande padre, sia questo il voto, col quale c' inchiniamo, prima di partire e di separarci, all'altare di Caprera ».

Illustrazioni del fotografo ufficiale dell'Escursione V. ARAGOZZINI - Milano.

GIOVANNI MIRA.

Nota. — La Direzione del T., associandosi alle calde parole di gratitudine del collega prof. Mira, che fu l'eloquente interprete dei sentimenti suoi e di quelli dei compagni nel corso dell'escursione, desidera di ricordare in una semplice enumerazione, diremo quasi in una messa all'ordine del giorno, alcuni dei più benemeriti cooperatori del buon esito della gita. Rivolge anzitutto il pensiero a S. E. il ministro *Giovanni Sechi,* che già tante volte si dimostrò così compreso dei fini che il Touring si propone con queste iniziative, ma che questa volta diede forse con maggiore compiacenza il valido aiuto, perchè si trattava della sua Sardegna. Altri fervidi nostri collaboratori furono il Generale *Gastone Rossi,* comandante la Divisione di Cagliari, il Generale *Attilio Zincone,* comandante la Brigata Reggio, il Tenente Colonnello cav. *Domenico Odello,* del Comando della Divisione di Cagliari, il Capitano di vascello *Pietro Lodolo,* comandante la piazza marittima della Maddalena, e il Comandante *Giuseppe Genta* che, coi suoi gentilissimi ufficiali, ospitava la carovana sulla Regia Nave *Eritrea.*

Un ringraziamento vivo e cordiale dobbiamo pure rivolgere agli illustri rappresentanti delle due provincie e dei comuni pei quali passò la carovana e che la vollero ospite nelle rispettive sedi, in particolar modo al conte comm. *G. B. Massara,* Prefetto di Cagliari, al comm. *Renato Malinverno,* Prefetto di Sassari; all'avv. *Boy,* Presidente della Deputazione provinciale di Cagliari, all'avv. *Sale,* Presidente della Deputazione provinciale di Sassari, al prof. grand'uff. *Ottone Bacaredda,* Sindaco di Cagliari, all'avv. prof. cav. *Flaminio Mancaleoni,* Sindaco di Sassari. La gratitudine espressa ai rappresentanti delle due città principali sia estesa a quelli delle altre città, delle borgate, dei villaggi che con eguale fervore dimostrarono ai gitanti la loro fraterna simpatia.

Fra le persone che li accolsero con la più signorile cortesia dobbiamo inoltre ricordare: il conte e la contessa *Arborio Mella di Sant'Elia,* che ricevettero la comitiva nella loro splendida villa di Sassari; l'ing. *Giulio Dolcetta,* consigl. deleg. della Soc. del Tirso e l'ing. *Felice Costamagna,* direttore dei lavori del Tirso; l'ing. *Andrea Binetti,* direttore delle miniere di Monteponi; il marchese *Pes di Villamarina,* che riservò agli escursionisti lo spettacolo grandioso e indimenticabile della prima *mattanza* dell'anno; il sig. *G. B. Corona,* che offerse loro i prodotti della sua florida fattoria presso Ierzu; Mons. *Emanuele Virgilio,* vescovo dell'Ogliastra, che volle l'intera carovana ospite del Seminario di Tortolì, ove essa trovò la più cordiale e premurosa assistenza.

Ed ora una parola di ringraziamento e di gratitudine anche agli organizzatori nostri che furono tutti ammirevoli di attività e di abnegazione: in primo luogo al comm. *Mario Tedeschi,* direttore generale dell'escursione, al cav. *Zanocco* e alla sua infaticabile squadra di approvvigionamento (sigg. *Luigi Buratti, Mario Castelli, Luigi Chiari, Pietro Mezzenasco, Franc. Polastri, Tomaso Ramponi, Giuseppe Reina, Gaetano Rossi, Benvenuto Sala, Battista Sommaruga, Stefano Taccani*); e alla Commissione per gli alloggi (signori cav. *Romeo Fossati,* rag. *Cesare Lentesi,* rag. *Mario Taccani*).

Siano qui ricordati anche i Consoli del Touring dei quali ci fu più preziosa la collaborazione nel preparare e nell'attuare la gita: il sig. *Romeo Riccardi* e il cav. *Gervasio Costa* di Sassari, il rag. cav. *Guido Costa,* il sig. *Gaetano Pellerano* e il sig. *Vittorio Vannucci* di Cagliari, il dott. *Candido Gandolfo* di Carloforte. E in mezzo alla famiglia del Touring sia anche ricordato il prof. comm. *Antonio Taramelli,* direttore del Museo Archeologico di Cagliari, che da par suo fece ai gitanti l'illustrazione del Nuraghe Losa.

Vogliamo poi accennare all'opera lodevolissima dei sei capi sezione (sigg. prof. *Ettore Mascheroni, Domenico Boratto, Ennio Cassoni,* cav. *Luigi Guidali,* ing. *Amilcare Pezzini,* cav. uff. ing. *Gino Ravà*); e vorremmo ricordare anche parecchi capi squadra.

Nè dobbiamo tacere il volonteroso contributo prestato dai sei medici (dottori cav. ufficiale *Giovanni Orrigo,* cav. *Giuseppe Bini, Enrico Cordioli,* prof. *Angelo Bellini, Enrico Magagni, Archimede Mischi*).

Infine una parola di viva e meritata lode alla S. A. T. A. S. per il lodevolissimo servizio prestato, sia per quanto riguarda il numero considerevole delle autovetture che percorsero circa mille chilometri senza incidenti, sia per quanto riguarda il personale, sotto la vigile direzione del signor *Guido Montali.*

E qui facciamo punto, pur sapendo di non aver assolto con queste righe il nostro debito di gratitudine verso tutti gli amici, vecchi e nuovi, che ci furono cortesi del loro aiuto e della loro collaborazione.

LA DIREZIONE DEL T. C. I.

IL POETA DELLE STRADE

.... ecco spiegarsi
tutta Chiavenna coi suoi tetti neri.

Non conosco poeta che abbia amato le strade come Giovanni Bertacchi. Nato e cresciuto a Chiavenna, borgata alpina di confine e quindi di transito, dove l'avvenimento giornaliero più notevole è lo incrocio delle vetture e dei pedoni che vanno e vengono fra lo Spluga e il Maloja, dalla Svizzera all'Italia, ha visto svolgersi la vita sotto forma di migrazione, in un perenne giocondo cammino. Questa impressione della fanciullezza non gli si cancellò più. Moto e strade troviamo in tutti i poeti; ma mentre negli altri ci si presentano come idee accessorie, in lui dominano come elementi sostanziali.

Le vie predilette sono quelle delle due vallate perchè disseminate di memorie. Egli le percorse e ripercorse a piedi, in diligenza, in slitta, scandendo sui passi suoi o dei cavalli i lenti endecasillabi e la tornante cadenza delle strofe. Verso il 1880 aveva fatta la sua comparsa il padre della bicicletta, il biciclo; ma esso era più uno spavaldo precursore che un comodo mezzo di cammino; perciò non è entrato nelle sue abitudini, ed egli non lo cantò. Nè cantò la bicicletta (buona compagna al Panzini) quasi inservibile nella sua regione alpestre, nè la troppo rapida automobile apparsa tardi, quando egli già aveva le sue simpatie: i veicoli del suo cuore sono gli antichi perchè più semplici, più vicini all'uomo; e il migliore di tutti, le gambe. Perciò più del treno gli fu cara la vecchia diligenza; più che l'automobile, la slitta, e, sul lago di Como, più del battello a vapore, il comballo dei padri: questi non soltanto sono i veicoli caratteristici del suo paese, ma nella loro lentezza gli consentono di contemplare a tutto agio le scene di natura, e, nel tempo stesso, lo ricongiungono all'antica umanità, quando era « lungo l'andare per le vie del mondo ».

> O lenta sonagliera, che oscilli sui lunghi viaggi,
> e misuri a stagioni il tuo ritorno;
> O nenia delle valli che svegli e addormenti i villaggi,
> fammi il sognante nomade di un giorno!

Per la stessa ragione dalle strade maestre devierà spesso alle mulattiere, dove camminarono generazioni di uomini aderenti agli elementi naturali più di noi moderni.

> Nelle mie valli austere,
> presso alle nuove vie, corrono a tratti,
> tra folti rovi e margini disfatti,
> le stanche mulattiere.
> Mutavo io spesso dalle vie battute
> a quei morti passaggi il mio cammino,
> perchè l'andar tra le memorie mute
> e avanzar col passato è mio destino.

Sì, il Bertacchi ama le strade perchè ama gli uomini. Da questo sentimento è nata la bella lirica «Lungo la bianca via». La gran-

de strada che gira per le campagne della ricca pianura

era stamane sui pendii del monte
una traccia di poche orme malcerte.

Egli l'ha seguita: nella valle l'ha vista divenir sentiero, e il sentiero si allargò in strada più in giù,

al primo vico, ove c'è tanta gente
quanta basta per una umile chiesa.

Benedetta dal sagrato, discese rapida salutata ogni tanto da fontane zampillanti: e taglia prati, campi, orti divisi e suddivisi da solchi, da fossi vivi, da siepi; insomma dai molteplici segni piantati dalla proprietà privata, essa proprietà di tutti: ai suoi lembi cessano le cupidigie e i rancori. Ogni uomo gode gratuitamente di questo bene: passando, cancella le orme di chi lo precedette e lascia le sue a chi lo seguirà. Per essa in noi si forma un senso di fratellanza che ci unisce ai vivi e ai morti, ai compatrioti e agli stranieri; e così riceviamo e trasmettiamo senza interruzione questa preziosa eredità comune: il buon destino.

E così d'uno in altro pellegrino
sulla strada si va perpetuando
il retaggio fraterno, il buon destino.

Se invece che un poeta fosse un ingegnere, si potrebbe fargli osservare che la strada ha seguito proprio il cammino inverso: non è discesa dai monti, ma vi è salita a poco a poco dal piano: ma i poeti colgono le cose sensibili e non ci ragionano su. Del resto solo nei monti dove finisce, si può veramente dire che la si vede nascere.

.... i grigi avanzi dei suoi castelli e delle sue mura.

Il Bertacchi lo troviamo ovunque e comunque si viaggi: in forma reale e fantastica; dietro tribù nomadi, con gli emigranti, in coda a processioni, con le carovane del Touring, alle quali allieta le tappe con discorsi che fanno apparire più bella la natura, la storia e la compagnia; con Nansen verso il polo e con Garibaldi nelle sue rotte eroiche; con qualche imaginario pilota del Verne verso contrade vergini; con antichi e con moderni: a piedi, in diligenza, in treno, in veicolo, oh! quanto andare!

Alla « Casa del passato », che una frana lasciò superstite nella distruzione del villaggio di Piuro presso Chiavenna, giunge « dalle strade polverose del mondo »; in treno, nelle vicinanze di Genova, come vede il mare e nel mare qualche vela errabonda, preso da sùbita gioia, agli ignoti compagni si grida poeta; poeta del moto.

O compagni a varia meta,
io non son l'errante ignoto:
basta dirvi: Io son poeta:
canto il moto.

.... il campanil canoro di S. Lorenzo.

Oh certo devono averlo incontrato altre volte, perchè egli non fa che viaggiare!

Esseri circondati di non so quali abitudini originarie sono quelli che passano la loro esistenza sulle strade: il cantoniere delle sue valli, lo sterratore, il merciaiolo che si porta sulle spalle la poca tela o il panno di villaggio in villaggio, il venditore di acciughe, l'arrotino, il magnano ambulante, il suonatore d'organetto, quanti infine sono soli e non hanno una

Via, postiglione, a corsa! Pel candido muto altopiano senza passato andrò, senz'avvenire.

fissa dimora. « Elementari » li battezzò, e se li sente fratelli per quel vincolo spirituale di primitiva semplicità, che lo farà dormire contento nel fienile del pastore. No, non sono mendicanti infelici o vagabondi oziosi, ma gente sana, che campa serenamente del proprio lavoro.

Talvolta l'istinto del camminare diviene smania. Allora mette le ali ai piedi e sogna corse interminate in treno; parte fantasticamente su un piroscafo che si allontana o si smarrisce con un velivolo nelle regioni dell'aria, dove ogni spazio è via.

> Oh sull'aereo veliero dell'invisibile scia,
> raggiungere con voi le sterminate altezze,
> aviatori del mondo!

La concezione di un'umanità in perpetuo cammino verso la sua terra promessa è estranea alla letteratura classica o romantica, ed è propria del popolo ebraico. Per altro questa sua

> progenie che muove errando
> da contrada a contrada esule ognora

non ha parentela con quella della Bibbia, sebbene ondeggi entro un'aura religiosa: probabilmente è nata dal mondo della sua fanciullezza, da quel migrare di gente che egli osservava nel borgo nativo: più tardi il pensiero filosofico vi aggiunse che nessuna meta terrena è mai ultima, ma che ciascuna non è che una tappa per un nuovo cammino.

> Io mai
> piano non corsi, non raggiunsi monte
> senza che innanzi mi vedessi ancora
> altre terre, altre vette, altro orizzonte.

Tale è l'umano destino: egli lo sa; quindi non si abbatte giudicando vano ogni tentativo: nulla è inutile; e se pure il sogno non si compie mai, tuttavia qualche bene ci apporta sempre. Quando, guardando la nube a fior del valico del Muretto, raddoppia di lena e si affretta per avere il fanciullesco piacere di toccarla, e al termine della dura salita con sua meraviglia la vede lontana nell'aria, vera imagine dell'ideale che ci fugge dinanzi, non maledice: la delusione della nube non gli distrugge la gioia di essere salito fin lassù, donde l'occhio può spaziare nella contemplazione di scene impensate. Ed eccolo invocare:

> nel cuor non mi si stanchi mai
> quest'ebbra vanità del mio cammino.

E allora direte che questo nostro migrabondo poeta che mai non rincasa « pur quando l'uscio dietro *a lui* si serra », cammina senza anelare a soste.

Veramente le soste le desidera e le fa, e ne domanda perdono a San Francesco quando sente « lieta fame e viva sete », perchè allora mangia sodo e beve vino schietto; ma quanto allo scopo non sa: non è egli che si è domandato

> È il cammino o la sosta il nostro scopo?

Camminare per riposare, riposare per cam-

.... un cuore ed una slitta
noi sogneremo.

minare, che pasticcio è? Pare un indovinello; ed esso che non è tagliato alle sottigliezze metafisiche e ai sofismi, invece di rispondere, tira via in fretta; e se non ha davanti una propria meta, pure un desiderio anche egli l'ha, e questo non lo riconduce a un mondo morto che non abbia più nulla di comune con noi. Non è temperamento da versare arcadiche lagrime sulla favoleggiata età dell'oro: se anche la sua fantasia lo accompagna per i sentieri del passato, gli lascia sempre in mano il filo della vita presente. Così egli vede gli antichi popoli andare ancora lungo quelle prime strade naturali che furono i fiumi, coi sensi vergini nello stupore delle cose eterne: ma quegli antichi popoli siamo ancora noi moderni; noi che in ogni tempo cerchiamo qualche cosa che costituisca la ragione del nostro moto. Nell'« Io migrante » gli pare di essere già vissuto in un'età di miti: con quest'ombra di ricordo cammina, cammina finchè giunge di sera in una prateria, dove è accampata una moltitudine di uomini che cenano giocondamente all'aperto, come gli eroi dell'eliso virgiliano. Lo fermano e gli domandano chi è. È un pellegrino che viaggia da secoli per poter contemplare una scena simile; è un poeta che non si è ispirato alla verità assoluta e ha cantato il relativo nell'ordine della conoscenza razionale e della perfettibilità morale e sociale.

L'aspirazione a una tale umanità affratellata nella libertà dopo tante prove è anche meglio significata nei « Chilometri » (proprio così: dopo aver contate le ottantamila miglia di remo del vecchio barcaiolo del lago di Como; dopo aver cavato una gaia poesia dall'itinerario ferroviario Milano-Alessandria-Genova, ha messo in versi anche i chilometri). Passano a una a una nell'Asia infinita le parasanghe dei diecimila che non giungono mai al tanto sospirato mare; passano le leghe innumerevoli degli eserciti di Carlo Magno; passano le verste della Russia sterminata, dove errò senza fine Mazzeppa: sono marce per distanze favolose percorse a piedi o a cavallo, che pare continuino ancora, tanto hanno riempito la storia e alimentata la leggenda.

*Tu scendi, scendi, o dell'eterno moto
eterna imago.*

Egli le segue ebreo errante per istinto, e da quelle devia ad altre reali o immaginarie senza fermarsi mai, poichè la sua meta remota è quella della fusione di tutti i popoli in uno solo; di una umanità interamente libera: finchè sopravviverà anche uno schiavo, egli deve camminare.

> Oh non è tempo di ristar, poeta,
> fin che un vinto cammini innanzi a te.

E così via.

> Niun potrebbe ridir le miliari
> lontananze che andando misurai.

Quando non vi saranno più schiavi, cesserà la ragione del suo fatale andare, e morrà. Oh! perirà non il corpo in così remoto futuro, sibbene il pensiero dalla vita millenaria; sarà allora la estinzione non dell'individuo, ma di tutto il genere umano: la fine del mondo. Ecco perchè questo camminare verso un così grande ideale, anzichè ombre tragiche, diffonde intorno una luce serena. Che è il singolo individuo in mezzo alla immensa collettività? La piccola foglia della foresta cade inosservata e la vita continua; la gocciola della cascata inaridisce sulle rocce o svapora nell'aria, ma la corrente precipita sempre in cerca del mare.

A tale epica visione ci conduce il poeta per le sue strade, in ognuna delle quali incontra dei popoli. Non un lamento, una maledizione in tanti passi: non fango o polvere o sole: « buone » egli le dice, poichè servono all'uomo per le sue necessità, quanto pei suoi diporti.

Però come nello strepito di un fiume o nel sibilo d'una foresta o in un coro umano l'orecchio intento distingue delle singole voci entro l'unità del suono, o, per dirla con Dante « come in fiamma favilla si vede », nella sua concezione collettiva si può sorprendere anche lui, il poeta: qui l'epopea si at-

Sicilia estiva, pallida di sole
della distesa delle tue campagne
ormai mietute alle infeconde gole
delle montagne!

Per le tenui caligini dell'aria
le fioche Madonie sfumano in nubi;
qui la conca tra il verde ampio si svaria
d'uve e carrubi.

DA "SICILIA EROICA"

IL VILLAGGIO DI CHIESA E IL PASSO DEL MURETTO.

> Se il rovescio sei tu di quel ch'io [sono,
> Se tu sei ciò che manca alla mia [sorte,
> pei molti anni ch'io vissi, ansio [poeta,
> nella città fumante alla pianura,
> tu vivesti gagliardo analfabeta
> nell'ampia verità della natura!

Così ha dato anima alla strada Giovanni Bertacchi. È vero, essa fu costruita perchè servisse ai bisogni materiali; ma l'uomo, con le merci, vi portò il suo spirito, le sue idee, i suoi sentimenti, le sue fantasie, tutto insomma quel l'insieme di cose ideali che non sono men necessarie delle materiali. Ed è bene che dopo che l'ingegnere l'ebbe lanciata fra città e villaggi, per piani e monti, su fiumi e tra paludi, da un popolo all'altro, e attraverso i mari e attraverso il cielo stesso, il poeta l'abbia cantata la « buona » strada, dandole sbocchi sull'infinito, e non bastando più la terra, la dilunghi in un mistico mondo ultraterreno. In una di quelle ore di malattia, in cui il nostro spirito affinato riesce a percepire ciò che sfugge ai sensi, egli ode il fioco mormorìo di una corrente lontana lontana, che, sui veli dell'aria, sembra venga dal nord. Egli si mette in cammino e va sino al polo per rintracciare l'acqua misteriosa. Ma nel regno dei ghiacci ogni voce è spenta; non trova nulla. Ritorna e riode lo stesso murmure arcano dal sud: lo segue, e non trova nulla. E lo risente ad est, ad ovest; ma per quanto abbia cercato, non gli fu possibile scoprire il segreto del fiume. Ma allora se questo suono non proviene da cosa fuori di noi, sarà la voce profonda dell'anima nostra, e noi ne rintracceremo forse le origini in un'altra vita.

> Se spirito vivrai, se un dì sarai
> esil così, che l'ideal diventi
> più corporeo di te, tu le vedrai
> svelate alfin le vergini correnti
> che il tuo senso mortale invan seguì.

La voce misteriosa del patrio Mera che egli ha ascoltata per tanti anni nel silenzio delle notti insonni, ricompare qui in una eco altrettanto misteriosa e traccia una via invisibile fra il caduco e l'eterno, fra la piccola terra e l'universo immenso abbracciante tutti gli astri e tutti gli spazi; via che nessuno sa percorrere, eccetto il poeta.

tenua in idillio con velature sentimentali non senza tocchi umoristici.

Eccolo là solitario per quella viottola che cammina e guarda la sua imagine capovolta nelle pozze lasciate dalla pioggia recente:

> Come uno strano acrobata che vada
> pendulo dall'insù vedo me stesso.

È in un'ora di buon umore: sta bene e ha voglia di scherzare con se stesso, dirò meglio, con la sua ombra; ma che ombra? col suo fratello gemello.

> O capovolto me, tu sei per certo
> il mio gemello antipodo, venuto
> lungo l'asse del mondo, al tuo deserto
> fratel recando un tacito saluto.

Che viaggio per un saluto! Convenite che è una non comune prova di affetto. Lo segue in ogni passo, ne ripete ogni movimento, gli assomiglia in tutto; soltanto va a capo in giù, con le gambe in aria: in ciò è proprio il suo rovescio. Ebbene se è il suo rovescio, sarà un gagliardo analfabeta, che non conosce nè libri, nè città, nè industrie, e vive ancora in un mondo vergine.

Avanti! Poseremo ai casolari
su di Chiareggio, in vista alla bocchetta.
Là troverem la fiamma ai focolari,
e vin di Valtellina e polenta schietta.
Se manchi il letto dormirem contenti
dentro il fienile che i pastori alloggia,
o ciarleremo al muglio dei venti,
al canto della pioggia.

"LA NUBE DEL MURETTO".

FRANCESCO BARTOLI.

PER UNO STUDIO SCHEMATICO DEL MOVIMENTO DEI FORESTIERI

Ai lettori di questa *Rivista*, molte volte è stata già segnalata la importanza fondamentale che ha il movimento dei forestieri nella vita economica e sociale del nostro paese.

Tale movimento ha subìto una grave depressione durante gli anni di guerra per circostanze ovvie. Taluni supponevano che la depressione sarebbe continuata di poi. Ma la esperienza ha presto mostrate assolutamente infondate queste previsioni. Malgrado i turbamenti politici e sociali di questo primo tempo di pace e malgrado la stessa vasta crisi industriale e finanziaria, si constata — in Italia come altrove — una marcata tendenza alla estensione del movimento dei forestieri sia per una ben intesa ed organizzata propaganda, sia per i più larghi contatti che dalla guerra sono derivati fra alcuni popoli, per la più fitta rete di rapporti d'affari, sia per qualche maggiore possibilità o maggiore tendenza allo svago presso alcuni nuclei sociali. Questo incremento nel giro dei forestieri è facilitato dallo spostamento avvenuto nella distribuzione delle fortune, colla formazione dei « nuovi ricchi ».

Cessati i primi e più gravi perturbamenti dell'iniziale riassetto posteriore alla deposizione delle armi, sono affluiti al nostro paese in grande e insolita quantità, i visitatori stranieri : questo fenomeno è in parte dovuto alle circostanze già accennate, ma è dovuto anche alle peripezie subìte dalla nostra moneta : la grande svalutazione subìta dalla lira in confronto col franco svizzero, col dollaro, colla sterlina, colla peseta, col franco francese, fa sì che — malgrado i rialzi nei prezzi presso i nostri alberghi — riesca relativamente poco costoso un viaggio in Italia agli Svizzeri, agli Americani, agli Inglesi.

***

In questa *Rivista* già sono state pubblicate alcune cifre parziali sul numero dei forestieri, sia italiani che esteri, giunti negli alberghi di parecchie provincie nostre durante una parte dell'anno 1920. Sebbene tali cifre fossero parziali e in sè non molto significative, tuttavia esse sono valse a dare una grossolana idea delle grandi dimensioni del fenomeno.

Non occorrono molte parole per porre in evidenza l'importanza economica che ha questo enorme giro di gente. Sono milioni e milioni di persone-giornate trascorse fuori della propria dimora, prevalentemente in alberghi o pensioni, per villeggiatura, per cura climatica o balneare, per visita a centri storici o artistici, ecc. I dispendi per trasporto, per alloggio e vitto, per divertimenti, per acquisti di oggetti di ricordo, di articoli artistici e di lusso, ecc., importano nell'assieme, annualmente, per tutti questi migranti, cifre di miliardi. È adunque un giro di affari imponente che fa capo al movimento dei forestieri, giro di affari che costituisce la base per l'industria alberghiera, ma è anche essenziale rispetto a parecchie altre industrie e forme di attività economica.

L'Ente Nazionale per le industrie turistiche, sin dai primordi della sua creazione, ha ritenuto necessario tentare un regolare studio quantitativo di tutto questo movimento dei forestieri. E ciò non già per un puro lusso, non già per il piacere di aggiungere una statistica di più alle molte che già importunano la vita cittadina, ma perchè l'azione che all'Ente spetta di svolgere, può essere adeguatamente diretta solo se si conosce bene il movimento dei forestieri. È necessario conoscere bene, sistematicamente, questo movimento nelle sue dimensioni, nella sua distribuzione cronologica e territoriale, nei suoi effetti economici, per potere dirigere quell'importante ramo di politica economica, che mira, da un lato a rendere migliore l'andamento delle industrie connesse coll'afflusso dei forestieri e dall'altro a rendere più gradevoli ed economiche le condizioni di dimora dei forestieri fra noi.

L'ENIT ha dunque iniziato sin dal luglio 1920 la raccolta di dati numerici intorno ai forestieri che arrivano mensilmente negli alberghi e pensioni in ciascuna provincia, valendosi all'uopo dell'opera degli uffici di pubblica sicurezza, ai quali, come è noto, i conduttori di alberghi e pensioni, gli affittacamere, ecc., devono, per legge, denunciare le persone ospitate. Si sono così potuti raccogliere dati parziali, significativi, ma non suf-

ficienti, poichè non può risultarne la nozione sicura del numero di giornate durante cui i forestieri dimorano nelle singole località. È evidentemente necessario giungere alla determinazione della durata del soggiorno per avere una chiara idea della consistenza reale e degli effetti economici del movimento; l'osservazione comune mostra che tale durata è diversissima secondo il tipo di movimento di forestieri (ordinario, di villeggiatura, di cura), secondo la categoria economica dei forestieri, secondo la località, la stagione, ecc.

Per giungere alla organizzazione di una appropriata rilevazione statistica, la Direzione dell'ENIT ha creduto conveniente di avvalersi dell'opera di una persona particolarmente competente e così ha incaricato del relativo studio il prof. Riccardo Bachi della R. Università di Macerata, tanto noto per ricerche di statistica economica ed autore dell'apprezzatissimo annuario: « L'Italia economica ». Il prof. Bachi ha presentato alla Direzione dell'Ente una minuta e dotta relazione che esamina particolarmente le indagini fatte in passato in Italia e i metodi adottati in alcuni paesi esteri, e propone un espediente assai semplice per determinare la durata media del soggiorno dei forestieri in una data località, mese per mese, mediante la conoscenza del numero degli arrivi lungo il mese e del numero dei forestieri presenti negli alberghi e pensioni di quella località nell'ultimo giorno del mese stesso. È un espediente statistico agevole, che non giova spiegare qui, che è già applicato nelle banche per determinare la giacenza media delle cambiali nel portafoglio. Conosciuta la durata media del soggiorno dei forestieri in ciascuna località, si calcola, con tutta facilità, il numero di giornate complessivamente trascorse ivi, in un dato mese, da tutti i forestieri che vi hanno fatto scalo. Il dato può essere senza difficoltà formato distintamente a seconda del tipo di movimento (ordinario, villeggiatura, bagni, ecc.) e a seconda della nazionalità e del grado di dovizia dei forestieri (in base alle categorie degli alberghi). Conosciuto il numero delle giornate spettanti a ciascun tipo di movimento turistico e a ciascuna categoria di forestieri, riesce possibile determinare con qualche approssimazione la consistenza economica del movimento dei forestieri, adottando cifre presuntive (che siano frutto di ponderate congetture) valutanti il dispendio normale giornaliero per ciascuna località e per ciascun nucleo di forestieri. Le cifre dovranno essere elaborate opportunamente, secondo criteri vari, per zone, per stagioni, per dati centri, e poi sintetizzate per l'intero paese.

L'Ente ha accolto lo schema proposto e ne sta organizzando l'applicazione.

La relazione Bachi — che pubblicheremo in estratto in uno dei prossimi numeri — esamina i metodi seguiti per la statistica dei forestieri in Austria-Ungheria e in Svizzera, metodi che sono più laboriosi di quello proposto o che non adducono a risultati compiuti e sufficientemente approssimati.

In Italia sono già eseguite rilevazioni statistiche sugli arrivi di forestieri da parte di alcuni municipi (Milano, Roma), però senza la considerazione della durata del soggiorno. E in passato (nel 1896-97 e nel 1909-10) il compianto senatore Luigi Bodio, già Direttore generale dell'Ufficio governativo di Statistica, e S. E. l'on. Bonaldo Stringher, Direttore generale della Banca d'Italia, hanno fatto studi statistici sul movimento dei forestieri stranieri che visitano l'Italia. Queste due indagini non hanno potuto valersi di dati diretti, ma dovettero ricorrere ad indirette e incerte congetture e precisamente al numero dei viaggiatori entrati in Italia per ferrovia o per via marittima e alla supposizione che per la massa dei forestieri stranieri la durata media del soggiorno fra noi sia di 30 giorni. Entrambe le indagini del Bodio e dello Stringher, più che lo studio del fenomeno « movimento dei forestieri », si sono proposta la determinazione approssimativa dell'effetto che tale movimento esercita sui rapporti monetari dell'Italia verso l'estero, cioè da determinazione di questa fondamentale partita della nostra « bilancia dei pagamenti ». Le ricerche compiute dallo Stringher e dal Bodio sono una prova del grande ed essenziale interesse economico che può presentare lo studio sistematico sul movimento dei forestieri.

Col metodo adottato dall'ENIT i dati statistici da raccogliere sono unicamente due:

a) il numero dei forestieri arrivati lungo ogni mese in ciascuna località, distinti secondo la nazionalità loro e secondo la categoria dell'albergo in cui prendono alloggio;

b) il numero dei forestieri (distinti sempre per nazionalità) presenti alla fine del mese in ciascun stabilimento alberghiero.

Il dato di cui alla lettera *a*) viene raccolto col benevolo intervento delle Prefetture dagli

uffici di pubblica sicurezza in base alle già accennate denuncie che gli albergatori devono effettuare in ossequio alla legge di polizia. I detti uffici dovranno eseguire lo spoglio mensile delle denuncie per nazionalità degli arrivati e secondo la categoria degli alberghi.

Il dato di cui alla lettera *b*) viene raccolto mensilmente, per mezzo degli stessi uffici, presso i singoli alberghi. Questa cifra di presenze non richiede laboriose ricerche da parte delle amministrazioni alberghiere, poichè esse conoscono esattamente il numero delle persone alloggiate, e ciò per la necessità di disporre quanto occorre alla pernottazione ed, eventualmente, alla fornitura del vitto.

Così limitata, sembra che questa rilevazione non debba incontrare ostacoli da parte degli uffici locali che devono curare la raccolta dei dati e nemmeno da parte degli albergatori.

Gli albergatori che bene sanno di avere nell'ENIT un organo amico, uno strumento di tutela e di propulsione, non possono temere che questa sistematica indagine possa tornare in niuna maniera a loro danno. Saranno rese pubbliche solo cifre riassuntive e sui dati individuali verrà mantenuto il più assoluto riserbo. Gli albergatori non possono temere che queste cifre vengano usate a scopi fiscali. Il timore sarebbe doppiamente assurdo, poichè al giorno d'oggi, se il fisco vuole conoscere lo svolgimento delle gestioni alberghiere, ha a propria disposizione ben più agevolmente, i dati che risultano dai vari tributi che hanno per oggetto gli ospiti e i consumatori (tasse sul lusso, sui conti di alberghi e trattorie, tassa turistica, tasse di soggiorno).

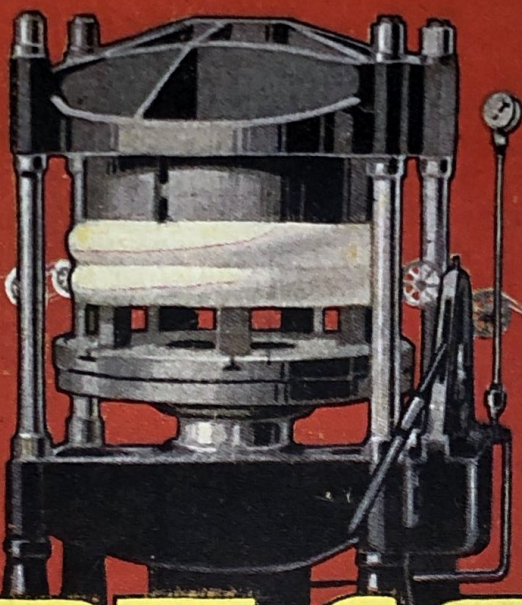
In base alle considerazioni già esposte, non basta giungere alla determinazione del numero di giornate di presenza complessivamente spettante per ciascuna zona territoriale a ciascuna sezione del movimento di forestieri. Bisogna passare dal dato quantitativo indicante il numero di giornate, al dato indicante il dispendio presuntivo sopportato in media giornalmente dal singolo forestiero secondo il nucleo cui appartiene.

Questo dispendio presuntivo medio è un dato di estrema importanza che deve essere determinato, a frequenti intervalli, con molta accuratezza e prudenza, in base alla diretta conoscenza delle circostanze locali. Poichè le giornate di presenza possono salire in un anno a milioni e milioni, è ben evidente che un errore di una o di poche lire nella cifra del dispendio medio giornaliero può recare spostamenti enormi nei dati finali compendiante tutta la indagine statistica.

Al fine di procedere con la dovuta ponderatezza nella determinazione di queste cifre di dispendio medio, l'ENIT ha deciso di avvalersi in modo speciale delle informazioni e pareri che possono dare le Associazioni pro loco, le quali hanno, naturalmente, la piena nozione del movimento alberghiero locale e delle industrie varie connesse con l'afflusso di forestieri e possono indicare, con ponderazione, cifre tipiche degne di fede.

La Direzione dell'Ente confida che questa sua iniziativa incontrerà favore ed interesse nell'ambiente turistico e presso il pubblico tutto. È conforme all'interesse collettivo che si abbia una buona e sicura conoscenza concreta di un fenomeno così imponente, così rilevante per la vita economica e sociale del paese.

Si può sperare che questa iniziativa desti interesse anche da parte degli studiosi. Il movimento dei forestieri è fenomeno, non solo economico, ma anche demografico, di gran rilevanza, che ha caratteri particolari e significativi, ad es. stagionali, che giova siano posti in evidenza. Esso presenta rapporti con una moltitudine di aspetti della vita sociale (attività industriale, commerciale, movimento dei trasporti, occupazione e disoccupazione di operai, ecc.), rapporti che possono venire studiati solo in base a dati concreti. Le cifre sintetiche sul dispendio dei forestieri stranieri presentano il più alto interesse scientifico, poichè contribuiscono a chiarire i sempre complessi fenomeni monetari e creditizi rispetto all'estero. E un altissimo interesse scientifico presentano anche le cifre, così sintetiche come analitiche, sul dispendio dei viaggiatori italiani: soprattutto i dati sui dispendi relativi al movimento dei connazionali per diporto, per villeggiatura, sono dati altamente significativi come indici, come sintomi delle alternative di benessere e di malessere nella economia nazionale; è presumibile che tali indici siano molto sensibili, forse più di altri dati che gli economisti e gli statistici sogliono porre in evidenza nelle loro ricerche di « semiologia ». Si può, pertanto, sperare che, se l'iniziativa dell'Ente sarà coronata da adeguato successo, le cifre che ne risulteranno abbiano a presentare anche utilità e significato non trascurabile per la storia economica del paese.

*

PRESSE
IDRAULICHE
PER IL MONTAGGIO
E LO SMONTAGGIO
DELLE GOMME PIENE
CESARE GALDABINI & C.
GALLARATE

DALLE ALTURE DI NUMANA: LA SPIAGGIA, LA VILLA BIANCHELLI E IL M. CONERO.

MARINE ITALICHE
IL MONTE CONERO PRESSO ANCONA

Il gruppo collinare del Monte Conero si affaccia al mare lungo il litorale marchigiano fra Ancona e Porto Recanati. La costa che a nord, verso Senigallia, Fano, Pesaro e Rimini ed a sud verso Porto Civitanova, S. Benedetto del Tronto e oltre si stende pianeggiante, in quel tratto si solleva in un enorme blocco di rocce scendenti a picco nell'Adriatico. Questo masso immenso, alto sul mare 572 m., è detto il Monte Conero.

Il viaggiatore che percorra in ferrovia il tratto S. Benedetto-Porto Recanati, lo vede spuntare tra le nebbie marine come un castello incantato, tutto scintillante di luce rosea al mattino in faccia al sole nascente, immerso nel mistero dell'ombra alla sera. Man mano che avanza lo vede ingigantire in un picco maestoso, proteso sul mare azzurro come una minaccia. Nella forma audace ricorda il grigio sperone di Gibilterra, nelle morbide tinte i panorami d'oriente.

Dopo Porto Recanati la ferrovia, che va verso il nord, volge a sinistra allontanandosi dal mare per girare ai piedi del massiccio del Conero toccando fra le altre le stazioni di Loreto e di Osimo e raggiungere Ancona, per cui la vista del monte si perde a poco a poco. Il turista che voglia percorrere questa zona deve lasciare il treno alla stazione di Osimo, dove troverà un servizio automobilistico che collega la linea ferroviaria con i paesetti della costa. I più incantevoli ed interessanti tra questi sono Numana e Sirolo, quasi contigui, riuniti dallo stesso servizio automobilistico. Da Osimo stazione a Numana vi sarà circa mezz'ora, da Numana ad Ancona poco più di un'ora.

Chi, più fortunato, possiede un mezzo di locomozione proprio segua la strada provinciale Porto Recanati-Loreto, e, a pochi chilometri da Loreto, sulla via che porta ad Ancona, prenda a destra per una strada collinosa e la segua per una mezz'ora a piccola velocità d'automobile. In groppa all'ultima salita si vedrà di fronte Numana che si specchia nel suo piccolo porto come in un lago di acque tranquille, dove sonnecchiano, sospese sul verde smeraldo, poche barche pescherecce.

La cittadina di Numana si stende sulla cresta di uno degli ultimi contrafforti del Monte Conero, affacciandosi a picco sul mare alla sua torre del Pincio e discendendo verso la spiaggia colla sua caratteristica strada della « Costarella ». Sono questi due spunti per artista innamorato delle espres-

VISTA DEL MONTE CONERO.

sioni vive e primitive di vita paesana; all'estate è tutto un bagliore di luci: casette bianche disposte a scala, talieri scintillanti di pesci che stanno essiccandosi al sole cocente per quando, all'inverno, il mare corrucciato non darà nutrimento, reti all'aria e comari che cianciano col paniere o la brocca d'acqua sulla testa... Se poi l'artista desidera vedere qualche bel tipo di vecchio « lupo di mare » vada al Pincio verso sera... lo troverà là colla pipa in bocca a scrutare, sotto le folte ed ispide ciglia, il mare per sapere cosa farà domani, e guardare laggiù lontano se « Recanati è grosso » perchè se la lingua di terra di Porto Recanati che si specchia sul mare appare insolitamente più spessa segno è, gli dice l'esperienza locale, che domani farà scirocco, e pesci non se ne prenderanno... meglio sarà rammendare le reti al sole sulla spiaggia.

A Numana v'è un albergo con ristoratori stile familiare e altrettanto a Sirolo a poca distanza. Il turista di non esagerate pretese vi troverà il necessario per mangiare e dormire. Gli sarà utile trattenervisi almeno una notte per visitare la zona in due giorni ed aver agio di vedere dall'alto di Sirolo un'alba sul mare, che, d'estate, è cosa veramente incantevole.

Dal maggio all'ottobre il clima è ottimo, tanto per chi ama il mare che per chi preferisce la montagna. Si può fare alpinismo e bagnatura nello stesso luogo. La popolazione è mite e laboriosa, dalla psicologia semplice dei paesi fuori centro, disposta a considerare il turismo come una stranezza di lusso.

Benchè il paese sia ricchissimo di memorie storiche, come attestano i numerosi ed anche pregevoli oggetti antichi d'armi e casalinghi trovati recentemente presso il cimitero di Numana « bassa », non esistono guide scritte, nè pubblicazione alcuna che riguardi il luogo. Ne ho cercato inutilmente. Il turista non si aspetti di trovare grandi alberghi, nè grandi comodità o altri turisti. In compenso il paese gli apparirà in tutta la sua nuda verginità e, se egli avrà anima di poeta e di artista, godrà che gli venga lasciata intatta l'illusione di avventurarsi in paese inesplorato. Se saprà rinunciare a qualche *comfort* spesso superfluo potrà, con poca spesa e senza uscire d'Italia, visitare un luogo incantevole che lascia indietro tanti luoghi pur famosi.

***

Da Numana a Sirolo non vi è che un breve tratto di strada. Partiamo da Numana all'alba, un'alba quieta d'agosto e seguiamo verso Sirolo la strada quasi pensile sul ciglio della roccia, coronata, a picco sul mare, da ville occhieggianti tra i boschetti. Ecco la villa Bianchelli. L'onda glauca mormora sommessa, in basso, una voce tremula di bisbiglio. Eccoci a Sirolo. Un arco, una via

PORTO DI NUMANA, DALL'ALTO.

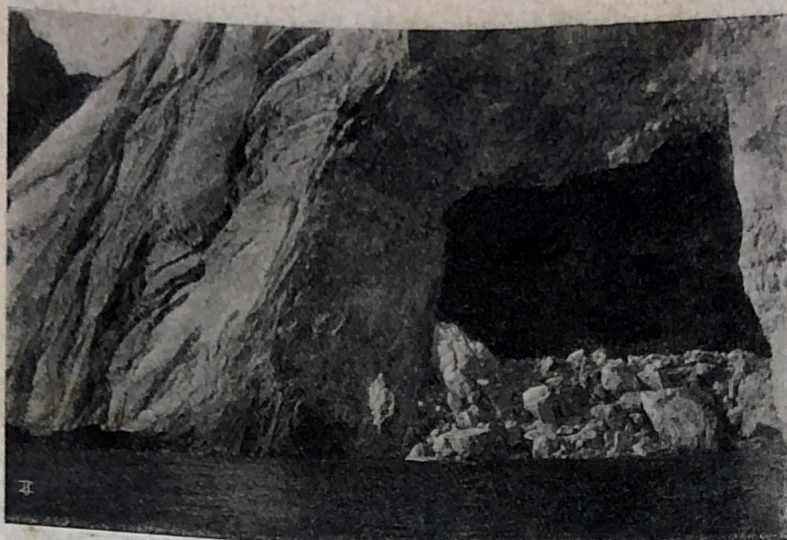
centrale non molto lunga; voltiamo a destra per una viuzza fatta di povere case, silenziosa e solitaria, che si apre sul cielo. Siamo su di una piazzetta, una specie di terrazza adorna di piante e sedili, limitata da una ringhiera di ferro, sospesa tra cielo e mare, lanciata in alto, nel vuoto, come una audace prua di nave. Sotto si apre un abisso di balze e pendii ripidissimi vestiti di giovani querce. A destra le ville, a sinistra i primi appoggi del monte, più lontano il monte gigantesco e superbo; di fronte l'Adriatico a perdita d'occhio; sotto, in fondo, il romper quieto dell'onde.

Chi amasse scendere giù alla spiaggia può farlo per varie stradette, tortuose, tutte belle, che ad ogni svolto mostrano una bellezza nuova. Il pittore e il fotografo di gusto (specie nel genere stereoscopia) vi troveranno motivi splendidi senza fine. La spiaggia è un lungo nastro di ghiaia bianchissima, su cui si rotola l'onda tersa che dalla sua limpidezza cristallina lascia trasparire, in una splendida gradazione di azzurro, tutti i misteri del fondo marino: sembra che inviti ad un tuffo che, in un mattino di agosto, è veramente delizioso.

Subito dopo Sirolo incomincia la salita del monte. Vi è passando pel sobborgo di Strazione una strada molto ripida e sassosa che arriva fino alla cima. È praticabile per automobili ma senza risparmio di gomme e anche per motocicli che abbiano un buon motore e buoni freni per la discesa. Il pedone prenda per il Camposanto e attacchi la salita col passo calmo e costante di montagna.

Lascierà Sirolo ai piedi guadagnando ad ogni svolta una sempre maggiore vastità di panorama. Vedrà di fronte, quasi alla vetta del monte un lungo fabbricato; è il convento dei cappuccini; in circa un'ora vi giungerà.

Una chiesa nel mezzo, un campanile, un cortile, una cisterna e un lungo casamento deserto, adibito ora ad usi militari. Un bell'arco all'ingresso e la vastità del disegno rivelano che il luogo doveva una volta essere importante. Passato il convento vi è una macchia di elci e quercette che corona la cima di un grande sperone, che dal monte si protende a picco nell'Adriatico. Viali e viottoli fiancheggiano il bosco sugli orli dell'altura fino al suo estremo limite che è un piazzale alto sul mare a guisa di balcone, circondato di alberi, con una bella pietra nel mezzo.

Mare a sinistra sino alla punta di Ancona, mare di fronte a perdita d'occhio, mare a destra sin'oltre Porto Civitanova. Ai piedi Sirolo e Numana appollaiate sullo scoglio. Poi

LA GROTTA DEGLI SCHIAVI SOTTO MONTE CONERO (IMBOCCO EST, OSTRUITO IN PARTE DA UNA FRANA, CADUTA ALCUNI ANNI OR SONO).

la linea del litorale che si perde lontano, scintillante al sole, in dolci curve spumeggianti. Ancora più a destra una distesa vasta di fertili colline su cui troneggia, profilandosi sul cielo, la bella cupola di Loreto.

Boschetto incantato fatto di verde, sospeso fra l'azzurro del cielo e l'azzurro del mare! I rumori della pianura e persino la voce dell'onda irrequieta tacciono a tanta distanza dispersi nel profondo silenzio. La purezza dell'atmosfera e la vastità del panorama dànno uno strano senso di leggerezza, dàn quasi l'illusione di essere lontani dalla terra, come in un altro pianeta. Sembra che l'anima in quella solitudine immensa respiri il verde, l'azzurro, il sole e lo spazio e, come inebriata, voglia lanciarsi nell'infinito; e in questo sogno rievoca figure strane di frati pensosi che in quel deserto sì splendido passaron la vita meditando il grande mistero dell'al di là.

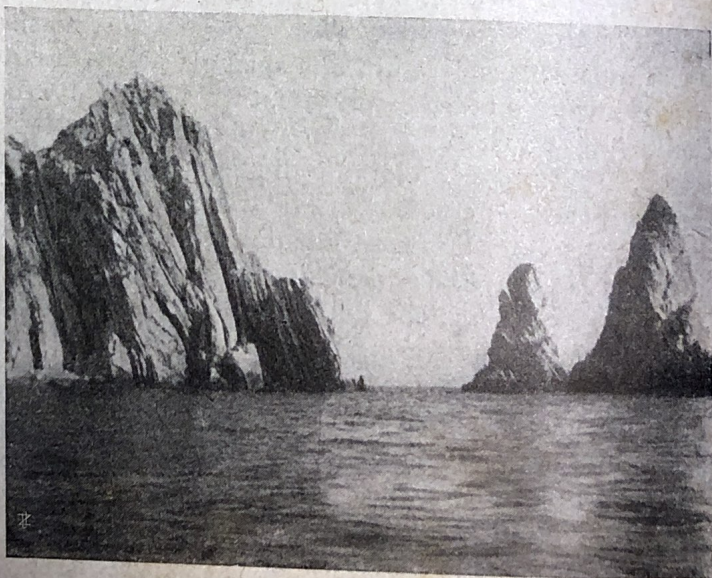
Salire il monte sino alla vetta è ormai questione di poco. Vi è in cima un bel fabbricato addetto ad usi militari. Il panorama è ancora più vasto e si apre verso l'interno su Camerino, Osimo, sino ad Ancona e, oltre questa, domina la conca di Falconara e la costa fino a Senigallia. Verso l'interno, all'orizzonte, si distinguono le punte dell'Appennino marchigiano, tra cui, foggiato a trapezio, il S. Vicino (m. 1485), che s'erge sopra Fabriano. In basso, sul mare, dal lato di Ancona si scorge la storica chiesa di S. Maria di Portonuovo, costruita nel 1038, piccola ma splendida mole di pietra lavorata, tutta bianca sul bianco scoglio lambito dal mare.

Chi invece della vastità del panorama ama l'orrido spaventoso del precipizio, scenda dal bosco dei Cappuccini per un viottolo che va verso il mare. Ad un certo punto il viottolo finisce di netto sull'abisso; bisogna gettarsi bocconi ed affacciarsi con prudenza, poichè siamo sopra un precipizio di oltre 300 metri.

Chi sa in seguito a quali spaventosi franamenti lo scoglio si è sfaldato in grandi lastroni bianchi quasi verticali, precipitando i suoi blocchi di rifiuto nel mare, da dove essi spuntano tuttora, lontani picchi inaccessibili! Sotto, in fondo, spumeggia la spiaggia sassosa e deserta. Il mare, di un azzurro profondo, non è più quieto e manda solennemente il suo lento muggito. L'onda, entro di sè convulsa, si frange e si dilania in mille scintille d'oro e va a battere la sua ira contro lo scoglio.

Lontano, all'ultimo orizzonte, una vista acuta armata di binocolo può, in una limpida giornata, scorgere le cime frastagliate della Dalmazia.

***

La via del nostro ritorno è una comoda discesa. La gita sul Conero è bella specialmen-

"LE DUE SORELLE" E "LA LIBRERIA" SOTTO MONTE CONERO.

LA GROTTA DEGLI SCHIAVI SOTTO MONTE CONERO (IMBOCCO SUD).

te di ottobre. Allora il pendìo assolato è pieno di tepori e la bella vista invita a sedere a mezza via, per riposare e scaldarsi all'ultimo sole di estate.

Sirolo è più bello visto così da vicino e in questa luce di autunno che ci dà come un senso di rimpianto e di vaga nostalgia di cose passate. Quante volte mi son fermato su quelle alture a guardare quello strano paesetto, quando al profilarsi delle ombre lunghe della sera esso mi appariva tutto circonfuso dalla strana malìa dei suoi ricordi!

Se la salita al Monte Conero ci fa godere magnifiche, larghe visioni d'assieme del quadro marino che si estende da Porto Recanati a Senigallia, una visita alla riva rocciosa che va da Numana ad Ancona, chiamata « Sotto Monte » ci svelerà in una progressione di grandiosità meravigliose bellezze ed espressioni vive ed imponenti delle immani forze che presiedettero alla formazione del Monte Conero. Purtroppo però nemmeno Ancona offre al turista un mezzo comodo ed organizzato per visitare tale tratto di costa che ritengo sia una delle più interessanti d'Italia, eppure sconosciuta a tutti. Chi può e vuole deve assoggettarsi a noleggiare a Numana, forse meglio che in Ancona, una barca a vela od a due robusti remi e pazientemente mettersi in viaggio per due buone ore. La natura, stia certo, lo ricompenserà largamente di questo suo devoto pellegrinaggio ed egli ritornerà a casa colla fantasia piena di forme di rocce così espressive da apparirgli come esseri viventi e l'occhio suo rivedrà i colori della nostalgia... il verde ed il turchino fusi in mille tonalità armoniose.

La scena si apre poco dopo la spiaggia di Sirolo con dei gruppi di scogli bassi su cui l'acqua spumeggia e poche grotte basse, ma accessibili come la Mazzoleni, che vi invita graziosamente colla sua breve spiaggia bianchissima davanti; vengono poi i « Lavi », banchi lisci di rocce che dolcemente si immergono nelle acque e si fanno da queste accarezzare, come sirene alla riva. Intanto però la costa si eleva e le fratture si accrescono ai « Forni », dalle acque d'un verde e di una trasparenza profonda senza limiti. Lo scenario assume ancora maggiore imponenza alla « Carta geografica », grandioso scacco liscio di pietra che in alto spicca sulla roccia nera, striato coi limiti di un continente ipotetico; i numerosi scogli lì presso la riva formano un piccolo e grazioso arcipelago su cui si ergono nitide e belle contro il cielo puro le « Due sorelle »; più in là la « Grotta degli Schiavi » ci mostra i suoi

PANORAMA DAL CONERO.

due ingressi strani, sotto i quali sembra impossibile passare ritti, e la cui vôlta interna striata da mille colori non è raggiungibile da getto di sasso...

La natura già signoreggia sopra di noi, siamo sotto all'enorme massiccio a picco del Monte ed alla « Cava » di biancone, toltaci la percezione della misura ci trasporta, senza sospetto di trapasso, nella irrealtà. Non comprendiamo bene a quale distanza siamo dalla spiaggia, certo a molta perchè vediamo le barche e gli uomini, che caricano pietre, piccolissimi eppure nitidi come in una fine miniatura, ed udiamo distintissime le voci ed i rumori di quelle che a noi appaiono pietruzze che ruzzolano giù per la cava, immensa calotta sferica scavata nei secoli nel ventre del monte. Là su quel triangolo di terra solitario fra le rocce, alla riva contiamo una ad una le pietre di un recinto diroccato di una casetta, che sembra giuoco di bimbi tanto ci appare piccola... era la casa dei minatori... ma già tocchiamo la riva ?! Sì, eravamo a poche diecine di metri ! Siamo in mezzo alle meraviglie... delle proporzioni ; la mente resta perplessa e trasognata e la natura umana si sente piccina davanti a tanto spettacolo di bellezza e di grandiosità.

***

Sirolo e Numana erano 2000 anni fa una sola e vasta città detta Humana, poggiata su di un vasto porto. Ne fanno menzione gli antichi scrittori Pomponio Mela e Plinio il Vecchio, i quali narrano essere stata fondata dai Siculi contemporaneamente ad Ancona. La sua storia è intessuta di grandi cataclismi e le sue glorie son glorie d'oriente.

Narra una leggenda locale che intorno all'anno 800, in pieno tenebroso Medio Evo, una tempesta costringeva a rifugiarsi nel porto di Numana una grande nave. In questa nave era Carlo Magno, proveniente dall'Asia. Egli aveva attraversata la Siria fermandosi a Beyruth, dove aveva preso un crocifisso già famoso e che portava con sè come cosa preziosa, con l'intenzione di donarlo al papa Leone III, dal quale era stato coronato imperatore. Costretto, contro sua voglia, a sbarcare a Numana, lasciava il crocifisso in deposito presso la cattedrale con l'intenzione di poi tornarvi a riprenderlo e intanto continuava per la Francia, dove in breve, nel l'814, moriva, mentre Leone III subiva due anni dopo la stessa sorte. Passarono così ambedue dalla storia lasciando a Numana il crocifisso di Beyruth. La tradizione vuole che questo fosse opera di Nicodemo e dell'Evangelista S. Luca, cioè di testimoni oculari della vita di Cristo, e che prima di Carlo Magno passasse per varie vicende da Gerusalemme a Beyruth, donde giunse a Numana.

LA CAVA DI BIANCONE SOTTO MONTE CONERO.

LA SPIAGGIA DI NUMANA.

Terribili invasioni e spaventosi terremoti devono, dopo questi fatti, aver distrutta la città, tanto che se ne perdette memoria. I Saraceni che negli anni 846 e 861 saccheggiarono Ancona, devono aver messo a ferro e fuoco anche Numana. Dei grandi cataclismi, come franamenti del Monte Conero, terremoti e altri rivolgimenti tellurici devono aver distrutta la città, squassandola a fondo e rovesciandola in mare. Ne sono testimoni gli orribili squarciamenti del Conero e le rovine che il mare restituisce tuttora.

Ma la storia del Crocifisso, che è la storia di Numana, continua. La tradizione narra che alcuni pescatori numanesi lavorando in riva al mare in mezzo agli avanzi della antica città lo ritrovassero tra le macerie e che ciò avvenisse precisamente nel 1300, cioè sei anni dopo la traslazione della S. Casa di Loreto. Da quel tempo il Crocifisso fu posto nella chiesa di Numana ove si trova tuttora.

Esso è di legno scuro durissimo, il cedro del Libano, che in Siria cresce allo stato naturale. Sarebbe, secondo la tradizione, il vero ritratto di Cristo. È in ogni modo oggetto di grande interesse storico e artistico.

Il turista che scende dal Conero, dopo aver ammirato le bellezze naturali, ammiri questa nuova bellezza su cui converge una mesta e tragica storia di 2000 anni.

***

Nell'inverno Numana è battuta dai venti del Nord e si muta in un paesaggio che ricorda quello bretone descritto da Pierre Loti nei suoi « Pescatori d'Islanda ». Allora il mare incantevole si trasforma in una voragine burrascosa ed infida che ingoia le vite dei pescatori. Delle povere tavolette dipinte, con dei mari grigi in tempesta, testimoniano, allineate all'ingresso del duomo di Numana, queste tristi storie pescherecce, fatte di ardimento e di miseria.

Avv. PIETRO UBALDI.

(*Fot. dell'Autore e dell'ing. Paolo Sinibaldi*).

Nuove importanti comunicazioni ferroviarie internazionali.

Dal primo giugno sono stati attivati importanti treni per i transiti internazionali di Domodossola, Chiasso, Brennero, Tarvisio, Piedicolle e Postumia, in congiunzione coi grandi centri dell'Alta Italia. Essi migliorano notevolmente le comunicazioni fra l'Italia e la Svizzera, la Francia, la Germania, l'Austria, la Jugoslavia e gli Stati Balcanici.

Una nuova coppia di direttissimi circola giornalmente fra Parigi, Losanna, Milano, Venezia, Trieste, coprendo il percorso italiano Domodossola-Trieste in ore diurne e con coincidenze verso Torino-Milano-Genova.

Altra coppia di treni diretti riunisce giornalmente Trieste a Costantinopoli per Postumia, Lubiana, Zagabria, Belgrado e Sofia; e così pure Milano a Losanna e Berna pel Sempione.

Pel transito del Gottardo sono state istituite due nuove coppie di treni verso Milano con importanti coincidenze.

Pel transito del Brennero vi sarà nel periodo estivo una coppia di treni diretti allaccianti Merano e Bolzano con Monaco e Berlino: gli attuali diretti trisettimanali fra Merano, Bolzano, Innichen (San Candido), Vienna diverranno giornalieri.

Pel transito di Tarvisio vengono pure effettuati giornalmente i diretti finora trisettimanali da e per Vienna, prolungandoli da Udine a Venezia e con carrozze dirette per Roma.

Le comunicazioni diurne fra Trieste e Vienna sono state istradate pel transito più breve di Piedicolle.

Pel transito di Postumia si sono attivate due coppie di comunicazioni internazionali.

Vengono anche migliorate le comunicazioni con Fiume e le coincidenze con la Francia a Ventimiglia.

Miglioramenti sono stati pure apportati alle comunicazioni interne: in particolare sono stati riattivati e accresciuti i servizi estivi.

UN'IMPORTANTE SPECIALIZZAZIONE NEL LAVORO DELL'ENIT

Tra i còmpiti dell'ENIT uno dei precipui è senza dubbio il complesso lavoro che deve svolgere intorno alle nostre stazioni termali.

Fin dalla sua costituzione fu questa una delle attività tenute più in vista dagli Uffici dell'Ente e tradotta anche in speciali pubblicazioni, di cui una è forse il più splendido esemplare, almeno dal punto di vista estetico, tra quelle fatte dall'Ente (1).

Il fiorire di una stazione termale è strettamente collegato con tutte quelle iniziative che la legge che istituì l'Ente volle favorire: un'acqua medicamentosa è posta in valore dai trasporti, dagli alberghi, dalle comodità di soggiorno, dai presidi scientifici e pratici per la sua utilizzazione terapeutica, dalla pubblicità sapientemente fatta intorno ad essa perchè venga largamente conosciuta e ad essa si dirigano le correnti di movimento.

Già un passo notevole, nel senso di mettere in rilievo l'importanza del nostro patrimonio termale era stato fatto dal Touring nel 1917 organizzando la partecipazione italiana ai Congressi di Monaco. Successivamente, a questi si innestò un'Esposizione turistica, che tenne in considerazione speciale le nostre stazioni termali e questa Esposizione venne svolta in parte dal Touring ed in una ancor più larga parte dall'Ente, coll'efficace concorso dello Stato e delle FF. SS.

Anche da questi approcci l'Ente confermò in modo diretto la sensazione dell'importanza grandiosa che per il nostro Paese, più ancora che al presente, può avere in avvenire lo sviluppo dell'industria termale. Tantochè se il lavoro già fatto in pro delle Stazioni o in corso, forma già un insieme notevole, esso si è proposto di creare nel proprio seno un organismo consultivo che possa aiutarlo ad aumentare ancor più questa attività, specializzandola. *In altre parole si sta formando un organismo di consulenza, particolarmente competente, che sarà coadiuvato da un Ufficio specializzato, che permetterà di svolgere tutti i problemi delle stazioni termali con una visione che assommi il loro lato scientifico e quello pratico.*

***

Un altro motivo si è unito a quelli di indole generale per spingere l'ENIT ad un intenso lavoro per le nostre Stazioni.

Mi valgo qui di informazioni avute da un egregio conoscitore della loro situazione.

Durante gli anni di guerra, superato un primo breve ed inevitabile periodo di depressione, le stazioni idrominerali italiane hanno veduto quasi dovunque, contrariamente alle previsioni, aumentare il concorso delle loro clientele: il fenomeno è stato sensibilissimo anche laddove buona parte dell'affluenza normale era rappresentata da stranieri ai quali la guerra chiuse le nostre frontiere.

Ebbene, in questi casi (Salsomaggiore e Montecatini) l'elemento forestiero venne sostituito dalla frequentazione italiana, che colmò i vuoti e determinò un crescendo annuale sempre più cospicuo.

Ne conseguì una vera e propria valorizzazione intensiva — ai nostri stessi occhi — della crenoterapia italiana, dapprima volontieri posposta anche da molti connazionali a quella germanica, austriaca o francese.

La chiusura bellica delle frontiere determinò finalmente gli italiani ad accorgersi che le cure idrominerali di casa nostra non sono in nulla inferiori a quelle di fuori, anzi per molti rispetti le superano in bontà ed efficacia.

L'insperato fenomeno diede ampia materia di riflessioni fruttifere a quanti, solleciti del bene del nostro Paese, cercano nella messa in valore delle nostre incomparabili risorse naturali non solamente un argomento di giusta esaltazione dell'Italia per noi, Italiani, e per gli stranieri, ma anche una fonte di prosperità economica d'importanza decisiva per la rigenerazione della vita nazionale nel dopoguerra.

Il problema del patrimonio idrominerale italiano veniva così portato sul tappeto, agitato e discusso largamente nella stampa, nei congressi, negli stessi ambienti ufficiali —

---

(1) È un fascicoletto di breve mole intitolato *Le acque salutari d'Italia* (Le stazioni idrominerali; le città balneari). In esso l'elenco delle principali stazioni raggruppate per malattie con severa classifica (che per la prima volta si fa con criteri veramente scientifici e oggettivi) è accompagnato da 16 tricromie di stazioni idrominerali e da 17 di stazioni balneari. Sono stupendi quadretti, di artisti valentissimi, accompagnati ciascuno da una didascalia. L'edizione è in varie lingue e fu largamente diffusa con ingente spesa.

ed esso è ormai maturo per quelle soluzioni che diano al Paese la possibilità di contare sulla ricchezza impareggiabile delle proprie acque minerali non più come un vago elemento potenziale, ma come un coefficiente attuale e reale di benessere. È questa una « materia prima » prettamente nostrana di inestimabile valore, la quale dunque richiede soltanto di essere convenientemente sfruttata.

Avvicinando i problemi così complessi che interessano le stazioni idrominerali, l'Ente si è persuaso dell'opportunità di porre come base all'opera propria una consulenza illuminata, che sia l'espressione di competenze varie, la cui fusione condurrà a risultanze importanti. Come per gli Uffici di viaggio e turismo costituì una Commissione tecnica interna, della quale chiamò a far parte cospicue personalità ed Enti fuori del proprio Consiglio, — così per le stazioni idrominerali sta procedendo alla nomina di una Commissione il cui mandato consisterà nel tracciare, nel vasto campo speciale, tutti quei programmi di lavoro che poi un Ufficio apposito dovrà sviluppare. Porteranno la loro voce in questo campo la Direzione del Demanio, da cui dipendono le acque curative, quella della Sanità e gli altri Uffici governativi che hanno più diretto interesse alla materia. Saranno pure rappresentati da medici specialisti quei particolari studi che informano, per diversi punti di vista, la crenoterapia. Alcune stazioni tra le principali porteranno pure la loro voce in questo Consesso e così anche l'ingegneria speciale.

In complesso si avrà una Commissione da cui usciranno consigli e voti intonati alla conoscenza di ciò che si fa all'estero ed all'esperienza, che poi gli Uffici dell'ENIT dovranno tradurre, nella misura del possibile, in pratica.

Il fatto che la Commissione consiglierà direttamente, pel tramite del Consiglio dell'Ente, degli Uffici esecutivi è la miglior garanzia che l'accademia dei voti platonici è esclusa e vi è posto soltanto per pratiche e saggie vedute.

***

La questione delle stazioni termali si presenta, anzitutto ed essenzialmente, come una questione di *organizzazione*.

Oltre un migliaio di comuni italiani possiede sorgenti minerali : le stazioni di cura però non superano il centinaio. Di queste solamente alcune poche — anzi, purtroppo, pochissime — soddisfano a tutte le esigenze moderne sia per gli impianti terapeutici, sia per le comodità indispensabili di un soggiorno confortevole, sia per l'agevolezza delle comunicazioni. Le rimanenti trovansi in condizioni assai più deficienti da tutti i punti di vista, ad onta che, nella massima parte di esse, la materia prima — l'acqua minerale — presenti i più notevoli pregi curativi.

D'altro canto esistono numerose altre località in cui lo sfruttamento delle risorse minerali — anche ottime — è allo stato più primitivo e rudimentale e che, probabilmente, potrebbero mettersi sulla via per raggiungere una meritata fortuna.

Conviene dunque considerare la situazione nel suo complesso, per giungere alla definizione di un programma generale di ristorazione della crenoterapia italiana, il quale dovrebbe — come direttiva centrale — inspirarsi al seguente principio : favorire nel Paese la formazione di una rete di stazioni idrominerali, convenientemente scelte e distribuite nella penisola, capaci alcune di accogliere con la clientela italiana le maggiori correnti di frequentazione forestiera, le altre di corrispondere pienamente alle necessità di un concorso prevalentemente nazionale o regionale.

Senonchè tale programma non potrebbe avere successo che attraverso ad un collegamento di tutti gli interessi, agenti, oltre che nel proprio, in nome del bene supremo del Paese, secondo un'unità di indirizzo basata sulla considerazione delle condizioni presenti dell' industria in rapporto agli scopi da conseguirsi.

In quest'ordine di idee è evidente come la coordinazione delle singole attività non può essere còmpito che di un organismo estraneo alle medesime (e perciò oggettivo) ma dotato della sufficiente e necessaria autorità e competenza per determinare le direttrici di questa nuova *politica idrominerale* e di promuoverne lo sviluppo con sicurezza ed efficacia.

***

Còmpito nè piccolo nè facile.

Mentre si dovrà continuare ed intensificare l'opera dell'Ente nei riguardi delle Stazioni quali sono oggi, per aiutarne subito in tutti i modi lo sviluppo, si dovrà porre l'occhio avanti e considerarle nel loro complesso attuale e futuro, nel complesso veramente « ita-

liano » per mettere tosto le basi di un'azione lungimirante.

Si deve nel più breve tempo possibile avviare l'assetto delle nostre stazioni su basi serie, sia dal punto di vista medico che da quello tecnico e industriale, tali da ispirare la maggior fiducia in Paese ed all'estero. Abbiamo dovizia di acque le più diverse e più preziose, ma non dobbiamo di ciascuna fare la panacea di tutti i mali, bensì aiutarle o costringerle a farsi valere per quello che realmente possono dare nel campo curativo. Abbiamo stazioni organizzate o che si organizzeranno e dobbiamo aiutarle validamente quando sappiano meritarselo.

⁂

Vera folla di questioni tocca davvicino l'industria idrominerale italiana e investe la sua essenza medesima.

Conviene anzitutto stabilire quali località sieno in grado di rientrare nel quadro d'azione comune ora accennato, in altre parole effettuare una cernita di quelle che posseggono i necessari elementi di sviluppo, sia in atto che in potenza. Indagine che, per essere sincera, si fa irta di difficoltà, in quanto deve portarsi su un complesso di dati accertati e controllati che riguardano non solamente le acque e gli impianti di cura, ma le comunicazioni, il soggiorno, l'igiene, la potenzialità economica locale, ecc. Solo per questa via si può giungere a formare una base seria per un programma d'azione.

Il quale potrà tra i capisaldi contenere anche questi punti:

promuovere provvedimenti legislativi atti a favorire il miglioramento e lo sviluppo degli impianti di cura nelle stazioni termali, troppo spesso manchevoli, insufficienti ed antiquati;

promuovere provvedimenti intesi a costituire una miglior base finanziaria — con le dovute garanzie — *alle amministrazioni comunali delle stazioni di cura,* in relazione ai maggiori oneri ad esse derivanti dalla particolare loro condizione (riforma della legge sulla tassa di soggiorno secondo studi già approntati dall'ENIT in forma di proposta di legge);

ottenere il miglioramento delle comunicazioni in speciali forme;

facilitare il miglioramento dei vari elementi costituenti il soggiorno nelle stazioni di cura;

dar opera alla « volgarizzazione » presso i medici italiani ed esteri delle nostre stazioni di cura, mediante l'istituzione in esse di corsi pratici di crenoterapia, di viaggi d'istruzione, di pubblicazioni, ecc. La necessità di interessare assiduamente i medici al patrimonio idrominerale italiano è evidente: la migliore e più efficace propaganda non si può svolgere che attraverso alle classi sanitarie;

fare la propaganda generale all'interno ed all'estero, da attuarsi secondo un piano organico d'insieme (collegato con quello d'indole più larga già praticato dall'ENIT), con pubblicazioni, conferenze, missioni scientifiche all'estero, visite di stranieri — medici, giornalisti ed altre personalità autorevoli — promosse pel preciso titolo di far conoscere le risorse del Paese, ecc. È in sostanza la via su cui si è posto già, con felice e feconda iniziativa, l'ENIT sin da ora, e che merita d'essere seguita con sempre più vasta e persistente azione.

Naturalmente questa propaganda è all'infuori e al disopra della pubblicità ordinaria fatta dai singoli interessati, in quanto è *soprattutto globale*: ma appunto per questo esula da essa ogni concetto di concorrenza fra le varie stazioni e sarà perciò ricca dei maggiori benefici per l'incremento generale di esse, prese nel loro insieme.

Quest'opera « costruttiva » instaurata a favore dell'industria deve però essere integrata da un'azione costante di *controllo* da parte dello stesso organismo che l'ha disegnata e promossa: conviene cioè che le linee generali di essa — pure con gli opportuni adattamenti a seconda delle condizioni locali — vengano ovunque e sempre osservate nell'interesse nazionale. Donde la necessità di un intelligente e diligente e anche severo controllo, il quale tanto più sarà efficace quanto più assumerà la forma di autorevole collaborazione, di consiglio, di stimolo.

⁂

Già parte di quest'opera è avviata. Ma nell'avvenire sarà più profonda, più completa; essa ritrarrà forza dall'autorevolezza delle persone chiamate a dar consigli ed a rappresentare idee od interessi.

La legge che ha conferito all'Ente di sviluppare quest'ordine di interessi, troverà in esso l'organo di azione, illuminato da quello di studio. Scienza e lavoro: i due coefficienti delle imprese che riescono.

L. V. BERTARELLI.

IL RIFUGIO-ALBERGO SULLO SCHLERN (M. 2451), COSTRUITO DALLA SEZIONE DI BOLZANO DELL' "ALPENVEREIN,,.

DA RIFUGIO A RIFUGIO

IL TURISMO POPOLARE NEI MONTI DELL'ALTO ADIGE

Prima della guerra non c'era in nessun punto del mondo un così fiorente turismo alpino come nell'Alto Adige. A Bolzano, centro del paese, si contarono nell'anno 1913 circa 130.000 forestieri, dei quali almeno 100.000 erano alpinisti. Tra questi v'erano soltanto pochi arrampicatori d'alta montagna, i quali salissero il Sasslong, la torre di Vajolet, il Cimon della Pala, o altre cime difficili del genere; la grande maggioranza era costituita da turisti alpini, i quali andavano, come si soleva dire, da capanna a capanna e che dagli alpinisti d'alta montagna erano derisi come *passeggiatori di valichi* (Jochbummle)

Ma appunto questo grande numero di comodi escursionisti, che percorrevano il paese col loro vestito di loden e col sacco in ispalla, aveva una grandissima importanza per due riguardi. In primo luogo l'amore della natura e l'ammirazione pel mondo alpino venivano diffusi largamente tra il popolo, in secondo luogo rappresentavano un alto valore economico per il paese da loro frequentato. Poichè questo paese ha soltanto una superficie di 7547 kmq. ed è popolato stabilmente soltanto da un quarto di milione di uomini, così quei 100.000 forestieri, per quanto facessero vita semplice e sostassero nel paese anche soltanto da 4 a 15 giorni, rappresentavano una parte importantissima nelle entrate della regione.

Le condizioni necessarie per questo traffico ingente di forestieri erano date da una organizzazione grandiosa, quasi tutta nelle

L'ORTLER (M. 3902) COL RIFUGIO-ALBERGO "PAYER,, (M. 3020).

IL RIFUGIO AL PASSO DI SELLA.

mani dell'*Alpenverein*. Questo aveva creato nei monti dell'Alto Adige un vasto sistema di capanne e strade: in tutti i punti turisticamente interessanti si trovavano piccoli alberghi semplici e non cari, ma puliti e ben condotti sotto ogni aspetto, i quali erano congiunti con le prossime stazioni in fondo valle ed in parte anche tra di loro per mezzo di strade. Nella costruzione di queste non si guardava tanto alla comodità, quanto alla sicurezza e dove esse costeggiavano precipizi erano rese sicure con corde metalliche.

Il progressivo perfezionamento di questo sistema di capanne e di strade condusse alla esecuzione delle così dette « strade elevate » (*Höhenwege*), le quali rendevano possibile al turista di passare più giorni di seguito nelle zone alte e di visitare diverse capanne e cime senza scendere a valle.

Non si deve credere che questa organizzazione grandiosa sia stata creata soltanto dai tedeschi dell'Impero Germanico; vi prendeva parte, in misura rilevante, anche la popolazione indigena. Il Club Alpino Austro Tedesco contava nell'Alto Adige 18 Sezioni con complessivamente 2546 soci, vale a dire: più dell'1 % della popolazione della zona apparteneva al Club Alpino. La città di Bolzano aveva tra i suoi 24.000 abitanti 824 soci del Club Alpino, cioè il 3 %. Se si confrontano questi rapporti col Piemonte, che conta tre milioni e mezzo di abitanti, il Club Alpino Italiano dovrebbe avervi almeno 35.000 soci, mentre nel fatto esso contava in tutta Italia prima della guerra solo 9000 soci. Ciò dimostra che l'idea turistica, la gioia del peregrinare per la montagna aveva conquistato nel popolo tedesco ceti molto più larghi che in Italia e perfino nel Piemonte, che pure è l'antica culla dell'alpinismo.

Bisogna aver visto i treni stracarichi che ad ogni sabato nel pomeriggio ed in ogni mattina di festa uscivano dalle stazioni delle città dell'Alto Adige, per valutare l'immensa importanza dell'escursionismo alpino per gli alto atesini. Questi treni trasportavano famiglie intere fino ai piedi dei monti ghiacciati o delle Dolomiti; si pernottava in villaggi elevati e poi si saliva con moglie e figli verso le austere altezze, dove nei punti più belli le confortevoli capanne offrivano ricetto e ristoro.

La regione alpina del Piemonte (prescindiamo ora dalle pianure) è grande circa il doppio dell'Alto Adige; or bene in Piemonte

IL RIFUGIO-ALBERGO "PAYER" (M. 3020).

(la regione più ricca di ricoveri) vi sono 83 rifugi ed alberghetti alpini; nell'Alto Adige 90, cioè, tenuto conto della superficie, più del doppio. Questo rapporto si sposta poi assai più ancora a favore dell'Alto Adige, se consideriamo che dei 90 rifugi alto atesini, 78 erano rifugi-alberghi, mentre i rifugi-alberghi del Piemonte risulterebbro circa 48. Si consideri poi anche questo: cioè, di norma, una differenza grande tra l'esercizio di un albergo-alpino che appartiene ad un'associazione e di uno che è condotto da un imprenditore privato. All'oste che assume il rifugio-albergo per conto di un'associazione, sono prescritte certe direttive riguardo al funzionamento, al trattamento, ai prezzi, mentre l'imprenditore privato fa quello che vuole.

I rifugi-alberghi che si trovano in possesso di un sodalizio alpino che sia davvero potente e bene organizzato per lo scopo, hanno per l'alpinista un valore assai maggiore e per il miglioramento e lo sviluppo del turismo una importanza assai più rilevante che quelli che sono costruiti ed eserciti da privati, col che non si vuole negare che parecchi imprenditori privati rendano servizi assai pregevoli e sono per lo più di quelli che appartengono ad un'associazione alpina e lavorano di conserva con essa. Dei 78 rifugi-alberghi dell'Alto Adige, 63 appartenevano all'Alpenverein, dei 48 del Piemonte soltanto 11 al C. A. I.

E come erano organizzate molte di quelle 63 case dell'Alpenverein! Ricordiamo lo Schlern-Haus con 44 camere, 82 letti, 25 cuccette e 10 letti di riserva; il Sella-Joch-Haus con 38 camere, 59 letti e 10 giacigli, la Schlüter-Hütte con 24 camere e 36 letti, la Grasleiten-Hütte con 21 camere e 41 letti; il Rifugio delle Tre Cime di Lavaredo con 20 camere e 40 letti, la Landshuter-Hütte con 19 camere e 36 letti; l'Elisabet-Haus con 30 camere e 50 letti; la Payer Hütte, con 23 camere, 56 letti e 30 giacigli. Tutte queste così dette « capanne » (di cui ora alcune distrutte) sono situate al disopra del 2000 metri, la Payer Hütte a 3020 metri e l'Elisabet Haus a 3203 metri. Con tutto ciò un letto costava nell'Elisabet Haus (pei soci dell'Alpenverein) soltanto una corona e mezzo! Il turismo alpino degli alto atesini e dei loro ospiti era dunque un divertimento sano, a buon mercato ed essenzialmente democratico.

OSPIZIO PASSO GARDENA.

Un punto non sufficientemente notato in Italia è che i rifugi conseguivano la loro vera importanza soltanto per mezzo delle strade ampiamente diramantisi, delle segnalazioni ed in modo specialissimo delle « strade elevate ». Queste caratteristiche mancano quasi totalmente ai rifugi del C. A. I.

L'alpinista che, pieno d'entusiasmo, traeva da cima a cima, risentiva un vero senso di tedio quando era costretto, per raggiungere qualche gruppo vicino, a scendere fino al fondo delle valli e poi risalire per ore ed ore, finchè avesse nuovamente raggiunte le zone elevate.

Tutte le associazioni alpine considerarono quindi loro còmpito collegare le capanne sparse pei monti per mezzo di strade che corressero il più possibile piane e così risparmiassero al turista rilevanti perdite di altezze. Con queste strade fu veramente iniziata l'apertura dell'alta montagna ai turisti.

Per ogni amico della montagna è un'attrattiva speciale il poter per più giorni consecutivi sostare soltanto in rifugi o in baite e peregrinare a grandi altezze sopra le valli, in cospetto dei vicini ghiacciai e, quando le condizioni del tempo sono propizie, poter servirsi di una segnalazione accurata come guida sufficiente anche ai turisti inesperti.

Strade particolarmente degne di nota erano: il Landshuter Weg dal passo del Brennero fino alla Landshuter Hütte (2740 metri) e di qui al Pfitscher Joch (2248 metri) lungo da 7 ad 8 ore con vista grandiosa sui ghiacciai; il Bonner Weg, il Pfannhorn di Toblaco per il Nordgebirge a S. Giacomo in Defereggen; l'Adolf-Munkel-Weg dalla Schlüter-Hütte alla Brogles-Scharte, con vista splendida delle Geislerspitzen; il Kellerbauer-Weg dalla Cremnitzer Hütte allo Speikboden, il Friedrich-August-Weg dal giogo di Sella alla Seiser Alpenhaus con vista incomparabile della Seiser Alp e delle Dolomiti di Fassa.

Questa creazione grandiosa di rifugi e di strade forma il fondamento su cui si è andato sviluppando sempre più il traffico alpinistico dell'Alto Adige. I rifugi portano per lo più il nome di città tedesche e ciò costituiva a sua volta indirettamente un'attrattiva alla visita dell'Alto Adige e dei suoi monti da parte di quelle popolazioni.

Il traffico aumentò di anno in anno fino allo scoppio della guerra.

Oggi di molti rifugi, specialmente nelle Dolomiti e nella regione dell'Ortler, rimangono solamente le rovine. Lungo la grande catena delle Alpi centrali, nelle Alpi Aurine, nella regione del Brennero, nelle Alpi Passirie e Venoste, i rifugi furono adoperati dal novembre 1918 come caserma e punti d'appoggio dell'esercito italiano, perchè ivi passa la nuova linea di confine.

IL RIFUGIO ALBERGO DI CIAMPEDIE (M. 1991) NELLE DOLOMITI BOLZANINE.

Perciò un grande numero di capanne è per ora senz'altro escluso dalla ripresa del traffico turistico. I sentieri elevati sono per lo più caduti in rovina, le segnalazioni non sono più visibili.

L'opera di ricostruzione dovrebbe essere intrapresa dalle fondamenta con larghezza di piani e di mezzi, poichè il turismo e l'attività degli amici delle montagne nelle Alpi Atesine costituisce una parte della nostra vita ideale ed economica.

L'argomento è tanto interessante che vi ritorneremo con ulteriori sviluppi.

(Fot. Müller - Bolzano). ***Raeticus.***

IL RIFUGIO-ALBERGO DI "GRASLEITEN" (M. 2165) NELLE DOLOMITI, FREQUENTATISSIMO DAI BOLZANINI.

UN GRIDO D'ALLARME ED UN MONITO PER L'INDUSTRIA NAZIONALE

L'INDUSTRIA ZOLFIFERA AGLI STATI UNITI

Le brevi notizie che si riferivano agli Stati Uniti, pubblicate ne *Le Vie d'Italia* del giugno 1919 nell'articolo sulla nostra industria zolfifera, destarono in parecchi dei lettori il desiderio di veder svolto con particolare ampiezza l'interessante argomento. Procuriamo oggi di appagare le lusinghiere sollecitazioni che ci furono rivolte, tanto più di buon grado in quanto il soggetto riveste per noi italiani capitale importanza, riferendosi ad una delle maggiori ricchezze naturali del nostro paese, ad una industria, giova ripeterlo, della quale avemmo per volgere lungo di lustri l'indisturbata esclusività mondiale, quindi per non breve periodo di tempo l'assoluto primato mentre ora, e da oltre un decennio, si sta dibattendo tra difficoltà d'ogni sorta e di giorno in giorno più gravi.

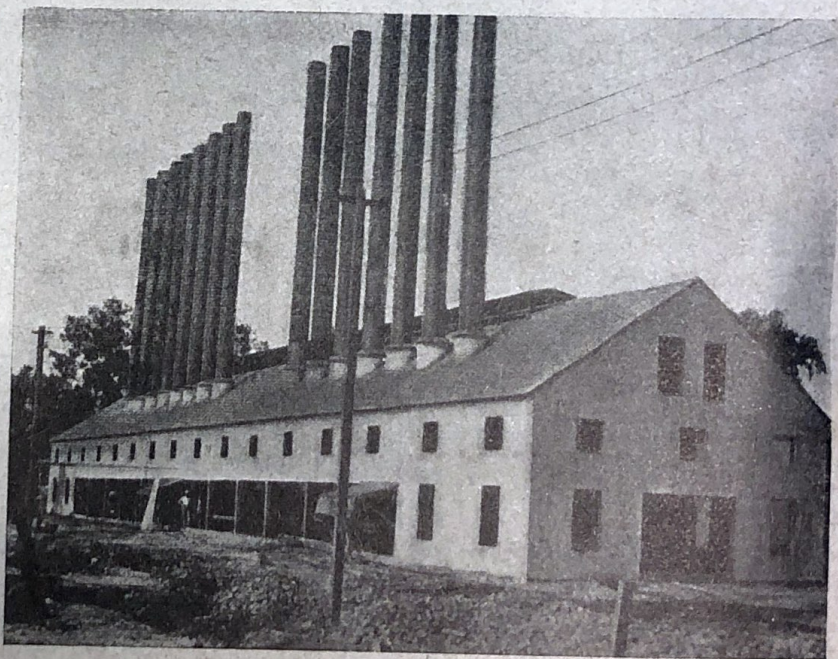
Un grido di allarme.

Se la concorrenza nipponica è per ora e sino a un certo punto trascurabile, *formidabile* invece è quella della Repubblica stellata. L'industria americana minaccia nè più nè meno di soffocare, e forse annientare quella italiana. Doveroso per ciò, che dalle colonne di questa *Rivista*, fautrice dal suo nascere dello sviluppo del «prodotto italiano», parta un grido d'allarme, un severo mònito cui spetta, di correre ai ripari, tralasciando di cullarsi, come si va facendo da troppo tempo (e in tante cose) in un imbelle fatalismo, o se meglio vi garba, in un quietismo materiato da apatia misoneistica.

Qualche dato statistico.

L'indice numerico — sintomatico ed eloquente — del marasma in cui intristisce la industria solfifera paesana è dato dalla statistica. La produzione nostra dalle 550.000 tonnellate del settennio 1899-905 è ormai ridotta a mala pena alla *metà;* l'esportazione subì un proporzionale tracollo riducendosi, risalendo soltanto al 1905, dalle 390.000 tonnellate di quell'anno, alle misere 120.000 tonnellate della decorsa campagna 1919.

Mentre in Italia avveniva questo disastroso capitombolo, al di là dell'Atlantico si verificava, in senso inverso, un sorprendente fenomeno di ascesa iperbolica. Dalle 500 alle 900 tonnellate annue che si producevano agli Stati Uniti nel periodo 1880-85, dalle 1000 alle 4000 tonn. del 1886-900, giunsero d'un colpo alle «cento mila» tonn. nel 1901, alle 127.000 nel 1904; due anni dopo sono già a 293.000, per raggiungere poi e superare, nel 1912, le 300.000 tonn.

Nè qui si arrestò il vertiginoso aumento. Nel 1916 gli Stati Uniti registravano una produzione di 779.181 tonn. (mentre l'Italia arrivava a fatica a produrne 287 mila). Nel 1917, assillati dalle occorrenze della guerra (per la sola fabbricazione dell'acido solforico si adoperarono agli S. U. nel 1917 tonnellate 463.364 di zolfo indigeno) nuovo sbalzo acrobatico in avanti, che ha quasi del miracoloso, la produzione della grande Repubblica arri-

UNA DELLE BATTERIE DI CALDAIE STERLING 2400 HP.

SERBATOIO CONTENENTE 25,000 TONN. DI ZOLFO, IN CORSO DI DEMOLIZIONE.

va a 1.138.416 tonn. e nel 1918 si consolida in ben tonn. 1.287.105 (1). E l'Italia? L'Italia scende a 253 mila tonn., mantenute a stento nel 1919!

Da importatori ad esportatori.

Così gli Stati Uniti da « importatori » per l'intiera totalità del loro fabbisogno (dalla sola Italia importavano in media 145 mila tonn. annue, 1893-1904) (2) diventarono nel giro di pochi anni, « esportatori ». La loro bilancia commerciale sanziona infatti pel 1912 una esportazione di 57.736 tonn. metriche; 89.221 nel '913; 98.153 nel '914 per scendere nel '915, a causa della scarsità dei trasporti, a 37.847, ma per risalire subito dopo, nel '916, ad una esportazione di 130 mila tonn.; a 155 mila nel '917 ed a 133.159 tonn. nel '918, per un ammontare complessivo in quei 6 anni di oltre 14 milioni di dollari.

È facile fare il calcolo, malgrado un consumo interno di più di mezzo milione di tonnellate, dell'enorme stock di zolfo (nel 1913 già si calcolava di 900 mila tonnellate) che deve trovarsi pronto nei cantieri delle miniere e nei magazzini dei porti, per saldare la favolosa produzione di quasi due milioni e mezzo di tonnellate dei due ultimi anni sovra citati. Uno stock pauroso e minaccioso.

L'esportazione dello zolfo dagli S. U. ha ormai conquistato il Canadà ed il Messico, si è affermata nell'Argentina, nell'Uruguay ed al Brasile ed è arrivata sui mercati d'Europa, in Norvegia, in Inghilterra e persino in Francia e nel Portogallo, sino ad oggi tributario questo della vicina Spagna, come gli altri paesi suddetti lo erano dell'Italia nostra.

(1) Dati comunicati dal nostro R. Ispettorato delle Miniere.

(2) Statistica impor. ed esport. Ministro delle Finanze 1919 e Servizio Minerario. Riassunto 1918-19. Vedi anche: « Mineral resources of the U. S. 1914 », Camera di Commercio Americana a Milano.

I giacimenti solfiferi agli Stati Uniti.

Siamo ben lontani da quanto pronosticava nel 1888 l'ing. C. Conti (1), mentre si deve constatare che madre Natura volle dare agli Stati Uniti un eccezionale esempio della sua prodigalità anche per lo zolfo.

Molti Stati della Confederazione posseggono depositi del prezioso metalloide che da un trentennio vennero amorosamente studiati, come continuano ad esserlo, da una pleiade di valorosi geologi, illustrazione delle ricche Università che prosperano nella Repubblica nord-americana.

« Principali giacimenti »:

a) Non ancora sfruttati i giacimenti dell'Jdaho e dell'Alaska (che volle anche lo zolfo, non bastandole l'aureo metallo che rinnovò nello scorcio dell'ultimo secolo le follie e i deliri dei bei tempi californiani);

b) Limitatamente produttivi (almeno per ora) quelli della California, dello Stato di Utah, situati questi in località poco accessibili, i giacimenti dell'Arizona non lontano da Flagstaff sulla ferrovia Atchinson-Topeca-Santa Fè, come pure di scarsa produzione i depositi dello Wyoming e della Nevada;

c) Di ben maggiore importanza i giacimenti del Texas e superiori anche a questi quelli della Louisiana, nella Coastal Plain, che con i precedenti dànno il 98 % della enorme produzione cui abbiamo accennato.

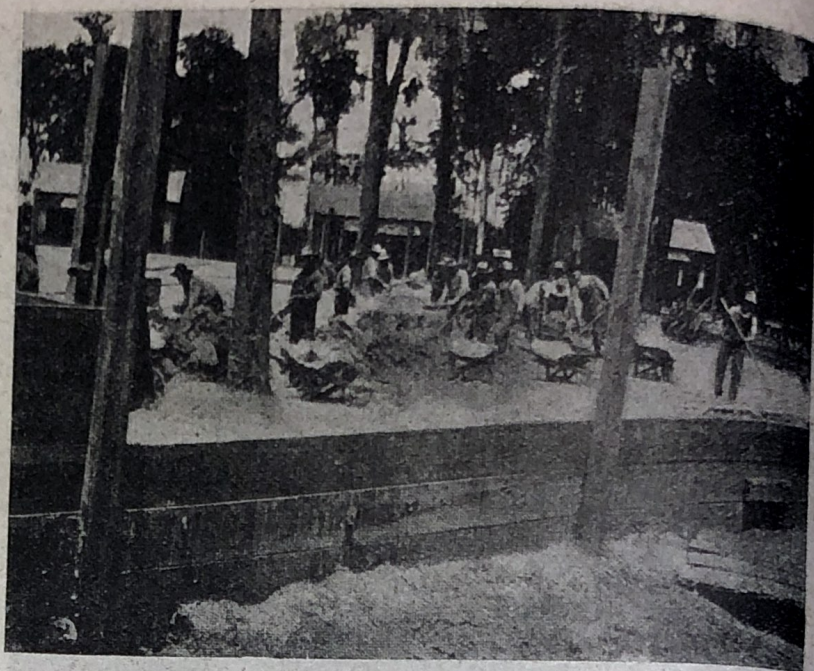
(1) « Notizie sulle condizioni generali della industria solfifera ». Ministero di A. I. e C. - Firenze, 1890.

Le cupole della "Coastal Plain".

VUOTAMENTO DI UN SERBATOIO DI ZOLFO.

I depositi di zolfo che si trovano nel Texas, occupano due regioni distinte denominate: « Rustler Springs » (all'estremo Est dello Stato, nella zona situata fra le montagne della Guadalupa ed il fiume Pecos) e « Big-Hill », « Freeport », « Damon » e « Gulf », nelle contee rispettivamente di Jefferson, Brazoria e Matagorda, nella vastissima depressione costiera chiamata: « Coastal Belt » o « Coastal Plain », sul Golfo del Messico, il cui livello non supera in media i 30 metri sul mare, che si prolunga e comprende buona parte della contigua Contea di Calcasieu nella Lousiana, ove precisamente si trovano i ricchissimi depositi della « Sulphur Co. ».

Questi sedimenti solfiferi, frammischiati a gesso poroso (bianco, rossastro, ceruleo), ad anidrite (volpinite) sovrastanti constantemente il salgemma (caratteristica tipica che giustifica la denominazione di cupole saline data a questi depositi), a calcare cristallino, ecc., si rinvengono in una serie di « cupole », denominate dagli americani « domes », di una superficie assai differente, talvolta del diametro da 1 a 2 km. e 1/2, sovrastanti solo qualche diecina di metri la superficie del terreno, ma che si sprofondano nel sotto suolo per migliaia di piedi a guisa di enormi saccocce.

Conforme l'opinione della grande maggioranza dei tecnici, il materiale contenuto in questi « domes » ebbe probabilmente origine dai depositi di salgemma, gesso o anidrite avvenuti nel Terziario, alla fine dell'Eocene (o durante il Neocene, ossia Eocene posteriore), ai quali seguirono nel periodo miocenico (e forse anche nel pliocenico) i depositi che dettero origine alla formazione petrolifera (1). Alla fine del Pliocene, sconvolgimenti tellurici spinsero questi sedimenti per 600 a 900 metri attraverso gli strati sovrastanti, formatisi nei periodi precedenti, sino alla superficie della crosta terrestre, ove formarono una vasta regione accidentata di grandi «cupole» (1) che i depositi alluvionali dell'Era neozoica o quartenaria, colmarono e pianeggiarono poco a poco.

(1) « Origin of Texas Domes » by E. T. Dumble B. S. New York 1918 e lettera dello stesso A. aprile 1919.

Origine dello zolfo.

Come risulta da recentissimi e severi studî, l'origine dei depositi di zolfo non troverebbe fondamento volendola attribuire al vulcanismo, del quale non si è potuto trovar traccia alcuna nè nel « Coastal-belt » della Luisiana e del Texas e nè pure nei giacimenti del « Rustler Springs » (nel Pecos) ed è duopo ricorrere alla ipotesi, già accennata nell'articolo ricordato in principio: « Lo zolfo in Italia », e cioè alla azione ossidante di bacteri speciali, dimostrata di poi con le esperienze del Winogradsky, vuoi sul gas idrogeno solforato od acido solfidrico, derivante, come è noto, da materie organiche in putrefazione e dalla riduzione di alcuni solfati-piriti) del qual gas perdura tuttora un forte efflusso a Rustler Springs (2), vuoi dall'azione bacterica sui gessi porosi, anidrite, ecc., ed anche dall'azione diretta del petrolio sul gesso stesso.

Quest'ultima ipotesi del nostro illustre amico Dumble, merita di essere presa in considerazione riflettendo che i diversi idrocarburi liquidi che costituiscono il petrolio, sono prodotti da avanzi fossili di organismi vissu-

(1) L'inclinazione degli strati supera talvolta i 45°.
(2) E. L. Porch Jr., University of Tex. Bulletin n. 1722

MACCHINARIO DELLA MINIERA DI BRYAN HEIGHTS.

ti e quindi dotati in potenza di energia ossidatrice. Nè vale certo a contraddire le diverse ipotesi accennate, il fatto che sino ad oggi questa reazione di acidi organici sul gesso non è stata soddisfacentemente dimostrata in laboratorio: nessuno potrà negare che lo possa essere in un prossimo avvenire, come è avvenuto per centinaia di altre ipotesi di arditi precursori.

Ricerche e coltivazioni.

Sia come vuolsi i depositi di zolfo esistono anche in America (1), potenti, numerosi, ricchissimi e, manco a dirlo, non fecero difetto i capitalisti, gli industriali che ne intrapresero la ricerca e la coltivazione, scavando discenderie, pozzi e fornelli e gallerie, perforando il terreno sino a 1200 metri, come a Huling-Ross, con trivellazioni rotative comunemente usate e con perforazioni a « diamante » (che in luogo di dare alla rinfusa il materiale estratto, conducono alla superficie l'anima intatta del foro) non scoraggiandosi per i frequenti risultati negativi, mentre avevano talvolta la fortuna di incontrare nella stessa trivellazione diversi banchi di depositi di zolfo con ganga ed anche zolfo quasi puro (80 a 90 %) della potenza persino di 36 metri (2); zolfo dei tipi più svariati, da quello nativo a quello cristallizzato giallo arancione, al massiccio bianco argenteo. (E. L. Porch cfr.).

(1) « The origin of sulphur deposit », by Stuzer, Economic Geology, Vol. 7, p. 741.

(2) Ing. Baldacci. « Il giacimento solfifero della Luisiana » - Roma 1906.

Nel Texas.

La storia dell' industria solfifera in America è relativamente giovane; risale nel Texas al 1896, ove a Rustler Springs si iniziarono le prime ricerche. Nel 1900 si aveva già qualche impianto meccanico per la riduzione del minerale, impianti che la guerra doveva moltiplicare e sviluppare nelle Miniere della Michingam Sulphur Oil Co.

Faremo perdere un po' di tempo a chi legge, ma sarà istruttivo conoscere il processo metallurgico seguito da questa società, che pur dalla sua infanzia non gettò in fumo miliardi di lire, come avviene si può dire da secoli da noi in Italia, adoperando il minerale di zolfo per riscaldare i calcaroni. Non potendosi adottare a Rustler Springs il sistema « Frasch » (di cui parleremo più innanzi), si ricorse al trattamento diretto per ricavarne zolfo liquefatto.

Il minerale estratto trova, alla bocca dei pozzi o delle gallerie, dei carrelli con il fondo e le pareti perforati, nei quali viene scaricato. Quattro di questi carrelli alla volta vengono fatti entrare, servendosi di apposito binarietto, in una storta, nella quale viene immesso il vapore alla pressione di 60 libbre. La storta o autoclave, consiste in una grande caldaia cilindrica in ferro (10 m. per 2 di diametro), il cui fondo in lieve pendenza conduce ad un tubo di scarico alla testata opposta a quella d'entrata dei vagoncini.

Il vapore fonde lo zolfo, che si separa dalla ganga e passando pei fori dei vagonetti fluisce nel fondo inclinato della storta e da questa al tubo di scarico che lo convoglia in un sottostante bacino ove si raffredda. A seconda della porosità della roccia l'operazione si compie dalle 2 alle 3 ore al massimo. Circa alla qualità dello zolfo ottenuto con questo processo, può dirsi solo che lo si pone senz'altro in vendita senza bisogno di ulteriore raffinazione. Nell'altra regione del Texas, alla Coastal

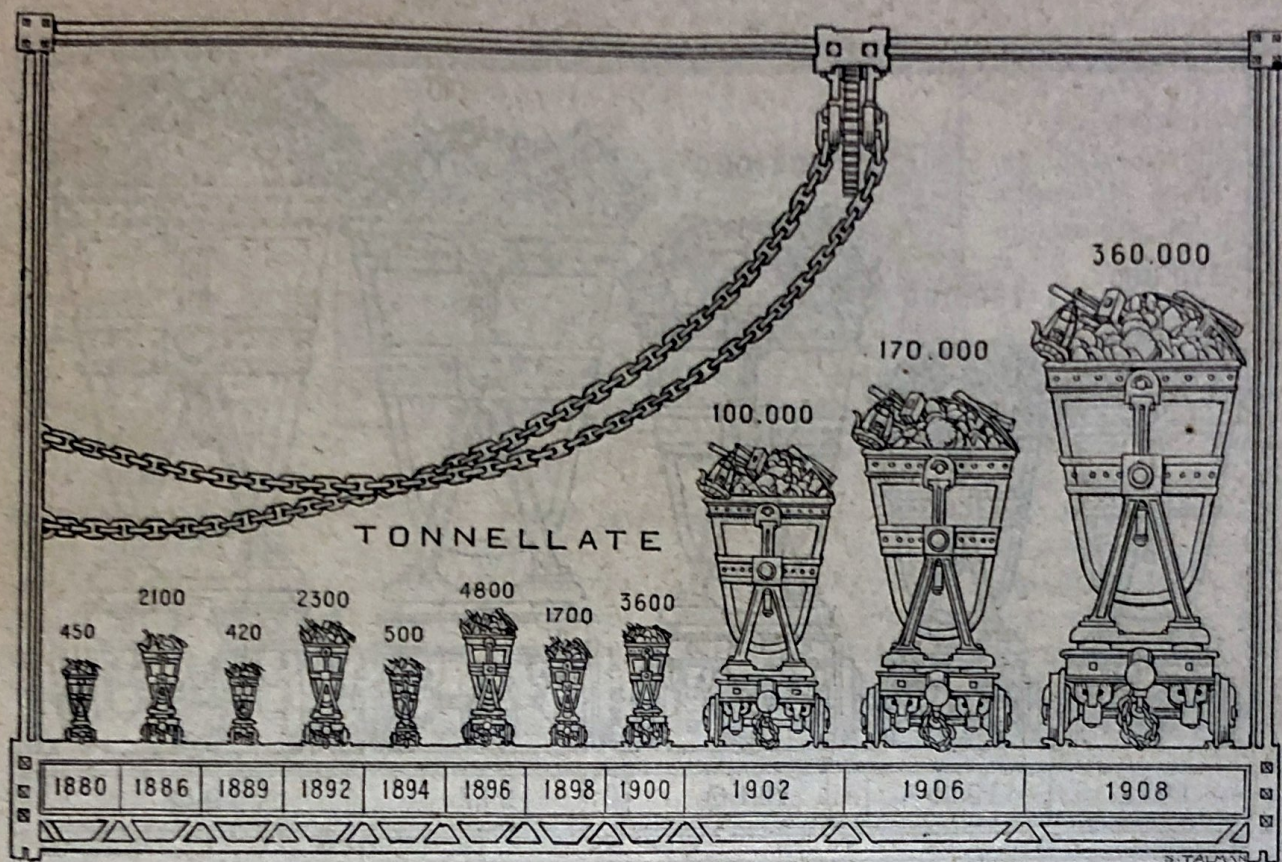
Plain, nei più ricchi depositi, i lavori cominciarono da pochi anni, ma si riacquistò il tempo perduto con l'intensa attività dei lavori, condotti con l'abituale larghezza di vedute americana, dalle diverse Società proprietarie delle miniere di Bryan Heights o Freeport (ove sorse una nuova città, fondata ufficialmente il 20 novembre 1912, a la foce del fiume Brazos) di Damon, Big Hill o Gulf, nella Contea di Matagorda. Durante la guerra a Freeport, la produzione di zolfo raggiunse 1600 tonnellate giornaliere; dopo la guerra si ridusse a poco più di mille e per ottenerle, con un sistema presso a che identico a quello sopra descritto, si impiegarono nei bollitori 4000 barili di nafta messicana. La ricchezza di questi giacimenti (1) permise a taluni di asserire che la cupola di Bryan Heights costituisce il campo solfifero più importante del mondo; intanto per la identicità delle caratteristiche fisicogeologiche con i depositi della Luisiana, la Società esercente decise di adottare e già *adottò* infatti pel sfruttamento il processo « Frasch » i cui *primi* brevetti (e questi soltanto) sono caduti ormai nel pubblico dominio.

PROCESSO "FRASCH,,: APPARECCHI DI ESTRAZIONE.

Nella Luisiana.

L'entità dei lavori eseguiti nella vasta zona della « Coastal Plain », i risultati ottenuti, come il prevedibile sviluppo, erano già impressionanti quando l'ing. Baldacci, nel marzo del 1905 — quindici anni addietro — venne incaricato dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio di procedere ad un sopraluogo e stenderne la relazione, che, data alle stampe, destò in Italia stupore e sgomento ad un tempo. Stupore e sgomento che non valsero però a modificare di una linea la tecnica della nostra industria, nè l'acciarpamento finanziario commerciale che ad essa presiede. La eco della relazione Baldacci andò in breve affievolendosi, morì quasi del tutto, come quasi sempre avviene nel nostro invidiabile Paese, facile all'oblio come alla affermazione più fervorosa dei propositi più virili.

L'assillante argomento venne rimesso sul tappeto nove anni dopo con la pubblicazione di una monografia del prof. Ferruccio Zambonini: « Cenni su le cupole solfifere della « Coastal Plain », stampata a Torino nel '914, ma la guerra europea divampata in quei giorni assorbì, con tirannico esclusivismo, l'attenzione degli italiani e malgrado l'eloquenza dei fatti che registrava e confermava, lo scritto passò, che io ne sappia, inosservato o quasi.

(1) F. Zambonini. « Le cupole solfifere della Coastal Plain ».

PRODUZIONE DELLO ZOLFO AGLI STATI UNITI D'AMERICA.

I lavori alla "Coastal Plain".

Affascinante come un racconto di viaggi avventurosi dello Stanley, riuscirebbe la cronistoria di queste miniere solfifere, che, dopo la casuale scoperta di esse (dovuta ad un foro di sonda, nel 1869, per la ricerca del petrolio) condusse — tra peripezie d'ogni specie — all'attuale meraviglioso sviluppo; tirannia di spazio, l'indole della pubblicazione e più di tutto il timore di troppo ancora dover abusare della pazienza del lettore, ci obbligano a sorvolare per indugiarci solo sui punti salienti e su le caratteristiche che maggiormente differenziano dalla nostra, l'industria americana.

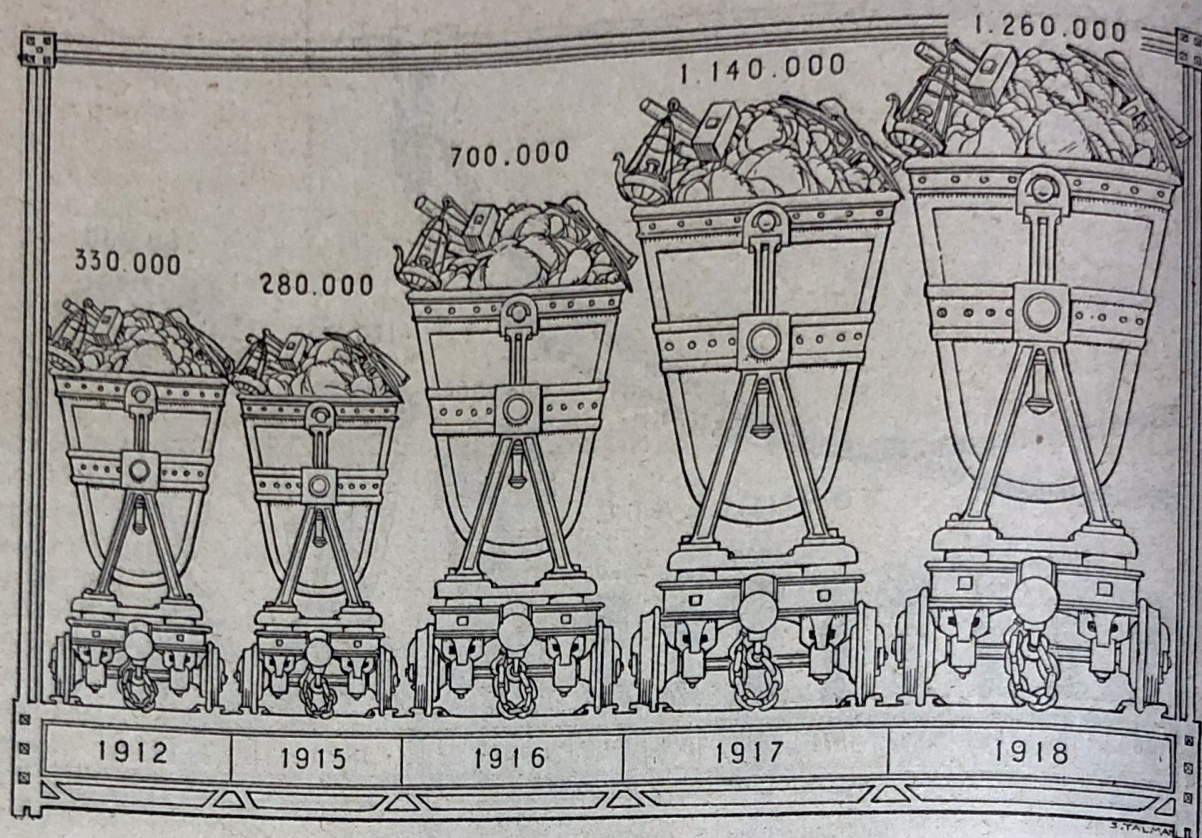
La Standard Oil Company, che era da anni proprietaria della Miniera denominata: « Sulphur, La. » (Calcasieu Parish) si è trasformata in questi ultimi anni nella « Union Sulphur Company » con un capitale versato di parecchi milioni.

Visitando i cantieri si rimane colpiti dalla imponenza dei lavori che scandagliano il terreno ad intervalli di pochi diecine di metri; vedendo i numerosi fabbricati, le casette civettuole, i colossali impianti meccanici che si susseguono a perdita d'occhio, osservando i rapidissimi ruscelli di zolfo, dal vivido colore rosso bruno, che ininterrottamente affluisce dalle profondità del suolo e va a solidificarsi negli ampi bacini, si ha l'impressione di qualche cosa che rasenta il fantastico, di qualcosa di irreale, dovuto anzi che alla nostra civiltà, all'opera magica di chimerici superuomini di altri pianeti.

Quando però sono date al visitatore le necessarie spiegazioni, cessa ogni motivo di incredulità e subentra un giustificato sentimento di ammirazione per l'uomo che seppe mirabilmente e scientificamente servirsi delle forze brute della Natura per ottenere il suo intento, come fece il Dottor Hermann Frasch.

Premesso che questi depositi, in antitesi con i giacimenti italiani, sono costituiti da zolfo quasi chimicamente puro, scevro perciò di arsenico, selenio, tellurio, ecc., elementi deleteri, premesso altresì e ricordato che da noi estratto il minerale se ne separa lo zolfo per liquidazione e quindi lo zolfo grezzo risultante lo si deve depurare e raffinare in apparecchi speciali, con spese e tempo rilevanti, vediamo in cosa consiste il processo « Frasch ».

Il processo "Frasch".

Questo procedimento si basa sull'andare a fondere, con fondenti adatti, lo zolfo che si trova nel minerale, « entro » il cuore stesso del giacimento (talvolta a parecchie centinaia

PRODUZIONE DELLO ZOLFO AGLI STATI UNITI D'AMERICA.

di piedi di profondità), sollevando quindi, con appropriati dispositivi, sino alla superficie del suolo lo zolfo liquefatto.

Soluzione ardita, non è vero?, quanto radicale e pratica del problema, che, ci sia permesso dirlo, potrebbe trovare la sua applicazione e la troverà indubbiamente, per altri minerali, per altre sorgenti di energia e di ricchezza sfruttabile! In attesa che ciò avvenga — chi vivrà, vedrà — constatiamo per ora che il programma propostosi dal Frasch per lo zolfo è completamente raggiunto nel modo più perfetto. Ben inteso dopo mille prove e riprove, esperienze, tentativi falliti, installazioni costosissime provate, abbandonate, rifatte, modificate, perfezionate successivamente in tutte le loro singole parti, impiegandovi ingenti capitali, profusi coraggiosamente dai finanzieri che seguirono senza sgomentarsi l'instancabile inventore.

Troppe pagine di questa Rivista dovremmo occupare se volessimo spiegare scientificamente gli apparecchi adottati, basterà dire sinteticamente che il processo in parola consiste nel trivellare il terreno con fori di circa 30 centimetri di diametro, sino a raggiungere il giacimento solfifero.

Lo zolfo (che si liquefa a 116° C) viene fuso per l'immissione in uno dei tubi, di acqua e vapore surriscaldato e condotto alla superficie da una colonna di aria compressa, fatta arrivare sino al cuore del giacimento con un altro dei tubi concentrici. Arrivato alla bocca d'efflusso, lo zolfo, sempre allo stato liquido, defluisce in appositi bacini ove si raffredda e si consolida. Viene allora meccanicamente frantumato, polverizzato, posto in sacchi, caricato sui carri ferroviari e venduto con la garanzia del 98-99 % di purezza.

La fig. 1 a pag. 5 rappresenta schematicamente la disposizione generale degli apparecchi; la fig. 2 dà i particolari della parte inferiore del tubo per la iniezione dell'aria, il tubo elevatore dello zolfo ed uno dei tubi per l'acqua calda; la fig. 3 rappresenta un dettaglio della costruzione interna dell'apparecchio riscaldatore.

L'impianto completo di un pozzo (perforazione, tubazione, apparecchi vari) costava, secondo i casi, dai 2500 ai 4000 dollari dell'ante guerra!

I pozzi o fori distano talora 15 metri gli uni dagli altri, tal'altra 300, e ne sono stati perforati parecchie centinaia, in parte abbandonati perchè esauriti, in parte momentaneamente in riposo, rendendosi necessario limitare il numero dei pozzi in attività non solo in relazione alla potenzialità dell'equipaggia-

mento meccanico atto a fornire acqua e vapore surriscaldato sufficiente alla fondita «in loco» dello zolfo, ma in relazione ben anche ad un massimo prudenziale di pressione nel sottosuolo, che, se sorpassato, potrebbe dar luogo a gravi inconvenienti.

SEZIONE DELLO SPINDLETOP.

La quantità di zolfo prodotta dai singoli pozzi, differisce assai. Uno di essi, fra i più produttivi, si assicura abbia dato in 375 giorni oltre 100.000 T. di zolfo, con un gettito giornaliero persino di 800 T.

Gli industriali americani.

Le cifre statistiche del triennio 1916-18 da noi esposte, non rappresentano, ricordiamocelo, nè un « tour de force » nè l'ultima parola che possa esser detta dagli industriali americani, i quali non solo potrebbero mantenere per molti anni la stessa produzione, ma potrebbero *aumentarla*, ove lo ritenessero conveniente. Che non si tratti di un « bluff » è dimostrato ad usura dall'imponenza dei giacimenti solfiferi come dalla genialità del sistema impiegato per lo sfruttamento di essi, che riduce al minimo possibile il costo di produzione.

D'altra parte giova non dimenticare che gli industriali americani oltre alla tenacità dei propositi, al coraggio ed allo spirito di iniziativa proverbiali, posseggono risorse finanziarie ora più che mai illimitate nella pletora d'oro che li affligge, e nulla potrebbe impedir loro, « quod Deus avertat », di venire a farci concorrenza sul nostro stesso mercato, come già stanno facendocela alle porte di casa nostra (1).

(1) A dimostrare qual valore possono avere le chiacchiere ufficiali, giova ricordare le recentissime dichiarazioni fatte alla « Agenzia Stefani » dal Signor Mac Lean, addetto commerciale all'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma: «.... l'Italia e la Repubblica nord-America, sono legate da relazioni cordiali e da tradizioni, ma anche da parecchi interessi comuni, mentre gli elementi di concorrenza non esistono assolutamente ». (*Il Sole* di Milano, 13-14 dicembre 1920).

Per il nostro avvenire.

Tutto quanto abbiamo detto sin qui, od almeno la parte più importante, la morale, il nocciolo della quistione in una parola, era noto in Italia da lunghi anni per opera dei nostri ingegneri del R. Corpo delle Miniere come di privati professionisti, ed è lecito domandare cosa fecero i governi, i parlamentari, cosa fecero in tutti questi anni le associazioni propulsive e tutelatrici, i proprietari, gli esercenti delle nostre miniere per affrontare gli avvenimenti che stavano maturando al di là dell'Atlantico?

Quanto è avvenuto risponde alla domanda con triste eloquenza.

Sino a quando continueremo a chiuder gli occhi come chi ha paura di vedere?

Apriamoli ben grandi; e se il pericolo, come si annuncia è grave, affrontiamolo subito con tanta maggior lena, con animo sereno temprato da nervi saldi.

Non spetta certo a noi precisare i mezzi atti a scongiurare la minaccia che ne incombe; ben altri è chiamato a farlo con la dovuta autorità e competenza; non ci peritiamo però ad affermare che il problema reclama una soluzione pronta, radicale, draconiana, una soluzione che tenendo conto della relativa povertà dei nostri giacimenti di zolfo in confronto di quelli americani, li ponga tecnicamente in condizione economica di sfruttamento rispetto alla concorrenza estera, tolga di mezzo intermediari e parassiti che tuttora ne succhiano la linfa vitale; una soluzione infine che con illuminata energia, sfrondi, ringiovanisca, rinnovi « ab imis fundamentis », la nostra industria solfifera.

PAOLO STACCHINI.

N. d. R. — *Le illustrazioni furono riprodotte sia dal citato opuscolo Baldacci sia dalla monografia del prof. Zambonini, cui dobbiamo speciali grazie.*

VITA DEL TOURING

La Carta dei nuovi confini alle R. Scuole Medie del Regno

Come fu accennato in precedenti numeri della *Rivista*, mille fogli della Carta dei Nuovi Confini alla scala di 1 a 1.250.000 si sono potuti distribuire ad altrettante R. Scuole Medie del Regno, in virtù di una munifica donazione dell'avv. F. Guasti, consigliere del T. C. I. Ciascun foglio è stato accompagnato da una vibrante orazione di Giovanni Bertacchi, esaltante il particolare significato del dono, dal carattere pratico e istruttivo del quale non va disgiunta una profonda significazione patriottica: l'esaltazione dell'indistruttibile conquista cui giungemmo dopo anni di sofferenze, di passione, di sacrificio.

Con apposita lettera pregammo i signori Presidi e Direttori dei singoli Istituti di voler prendere occasione dal collocamento nella scuola della nuova Carta, per riunire gli alunni, per farli partecipi delle parole che il Bertacchi per loro dettò, celebrando in forma intima, serena, sentita l'avvento della Nuova Era di pace, di lavoro, di grandezza, che si schiude pel nostro Paese.

E le scuole risposero entusiasticamente al nostro appello: a centinaia ci pervennero le relazioni delle cerimonie che in ogni lembo d'Italia si tennero (moltissime nel sesto anniversario della dichiarazione di guerra) e che culminarono nella lettura delle parole di Giovanni Bertacchi e nella esposizione della Carta della Nuova Italia.

Per la Guida dell'Italia Centrale.

Parecchi nostri antichi e nuovi collaboratori vi lavorano alacremente. In particolare il dottor Grigioni, già così benemerito per i precedenti lavori, ha fat o un sopraluogo di alcuni mesi a Firenze, Siena e Perugia e dintorni per ritoccarvi e aggiornarvi elaborati già compiuti in antecedenza da lui o da altri.

In pari tempo il nostro Dir. Gen. L. V. Bertarelli ha intrapresa la prima campagna di auto sulle strade per coordinare e descrivere itinerari. Questa si è svolta nella zona tra Livorno-Firenze-Roma e il Tirreno. Tremila chilometri sono stati percorsi con un segretario girando la zona in ogni senso, senza per altro esaurirla, poichè le strade da percorrersi sono ancora parecchie. Soltanto così si può acquistare quella profonda conoscenza di dettaglio che può permettere di organizzare con sicurezza e con sintesi equilibrata una Guida tanto complessa come quella dell'Italia Centrale. Giri d'auto come questo riservano sempre delle piccole sorprese, ad esempio arrampicate con pendenze inverosimili come quella dalla stazione inferiore alla superiore della funicolare di Montenero (Livorno), un traghetto di fiume poco meno che impossibile per una minima piena su una strada di primo ordine (il passo dell'Ombrone presso Grosseto sulla Maremmana; ce ne occuperemo in un prossimo numero), un guado appena appena fattibile ad acqua bassa coll'auto sul Cornia su una strada abbastanza importante (Suvereto-Castelnuovo), un altro guado impossibile sul Cecina su un'altra strada pur importante (Radicondoli-Castelnuovo), la constatazione che una buona e costosa carrozzabile, da Pitigliano alle antichità di Soana, si è trasformata in pericoloso greto torrentizio, cosicchè il percorrerla fu un bel rischio per la vettura.

L'organizzazione del servizio della benzina non ebbe motivo di particolari predisposizioni. La Società Americana pel petrolio ha già disseminata l'Italia di una infinità di depositari della sua ottima benzina Lampo, colla quale da Milano a Milano l'auto del Touring nè ebbe una difficoltà, nè il motore mai una esitazione di funzionamento.

Una preoccupazione invece per luoghi inospiti come la maggior parte dei visitati in questa corsa è pur sempre quella delle gomme. All'uopo era stato perciò predisposto dalla Agenzia Italiana dei Michelin un servizio di *cablés*, che però riuscì del tutto inutile, perchè il viaggio avvenne tutto senza bisogno di ricambi sugli stessi *cablés* portati in partenza, il che — trattandosi di tremila chilometri — è davvero una bella prova.

Quanto all'olio non vi furono difficoltà avendo dappertutto potuto avere l'Oleoblitz, al quale siamo da lungo abituati ed affezionati.

Il disservizio postale.

Negli ultimi tempi diversi nostri Soci ci scrissero lamentando il mancato ricevimento di numeri della *Rivista* o di altre pubblicazioni. Fatte le più minuziose accurate verifiche, risultò che la spedizione da parte nostra era avvenuta regolarmente al preciso indirizzo del Socio. Prova evidente che il disguido deve imputarsi unicamente al disservizio postale, giunto ormai a proporzioni allarmanti, tali da minacciare seriamente alle basi il lavoro del Paese.

Le sospensioni di servizio che per cento motivi avvengono continuamente negli Uffici Postali del Regno, hanno riflessi ben dolorosi anche sul nostro Sodalizio, il quale vede spesso senza propria colpa distrutta l'opera perseguita con tanto amore.

Si può dire che ormai quasi tutti i nostri Soci sono abbonati alla *Rivista;* è dunque un complesso enorme di spedizioni mensili: oltre alle ingenti spedizioni annuali per la *Guida*, l'*Atlante Stradale*, ecc.; è da supporre che vi siano talvolta degli indirizzi errati, degli assenti, degli irreperibili; ebbene, la Posta, da lungo non ci fa più un ritorno di stampe non recapitate, ciò che ci toglie il mezzo di provvedere subito, quando il Socio dimentica di avvertirci e ci defrauda di ingenti quantità di stampati.

Ci consta che in certi luoghi, e dei più importanti del Regno, le stampe del Touring vengono passate in blocco all'Ufficio delle

corrispondenze non recapitate, e poi eliminate. Stiamo, naturalmente, facendo indagini: ma intanto come potrebbe il Touring (a parte il fatto che non può essere ritenuto responsabile delle inadempienze dell'Amministrazione Postale) sostenere l'onere di soddisfare con nuovi invii i Soci che reclamano? I Soci debbono rendersi conto che, fin che dura il disservizio attuale, l'Amministrazione del T. non può rispondere di invii regolarmente fatti e non recapitati: essi sono troppo numerosi e frequenti e non ci è possibile fronteggiarli con invio di duplicati.

L'Annuario Generale del T. C. I. e la ripresa degli Affiliamenti.

Come già annunciammo — avendo provveduto alla nomina di quasi 3000 consoli — ci è stato possibile riprendere con intensità l'affiliamento al sodalizio di Farmacisti, Alberghi, Meccanici, Garages e Depositi di benzina. Una volta condotto a buon punto questo ingente lavoro, sarà possibile licenziare in modo definitivo il testo dell'*Annuario Generale*, la pubblicazione che verrà *gratuitamente* diffusa fra i Soci e che è da essi attesa con una impazienza che sta a dimostrare l'utilità del volume.

Al lavoro di affiliamento si attende dai nostri uffici con alacrità e — a mano a mano si procederà a concludere nuovi affiliamenti — ne daremo notizia sulla *Rivista*, perchè i nostri Soci non abbiano a tardar oltre nel venire a conoscenza di notizie di grande utilità pratica e che vivamente li interessano. Diamo in questo stesso numero un primo elenco di *Alberghi affiliati*.

L'affiliamento avvenne in base ai seguenti criteri:

1° Date le gravi perturbazioni e i mutamenti avvenuti nell'organizzazione alberghiera del Paese, la Direzione del T. decise di considerare come decaduti tutti i vecchi affiliamenti (fatti anteriormente al periodo della guerra) e — per evitare confusioni fra vecchi e nuovi affiliati — di *mutare il tipo di targa*, adottando quello di cui viene riprodotta la imagine. Di conseguenza la vecchia targa non è più una raccomandazione, ma, passato il periodo che sarà necessario per procedere ai nuovi affiliamenti, vorrà dire che il T. non volle o non potè intendersi e quindi *non raccomanda* quegli alberghi.

La nuova targa misura cm. 24 1/2 × 34 1/2 ed è di lamiera con distintivo del Touring. Varia nel colore a seconda della categoria dell'Albergo, cioè:

Bianco per la categoria A
Rosso " " " B
Bleu " " " C

2° Un concetto di maggior rigidità fu adottato sia per accordare o meno l'affiliamento, sia per la classificazione in categorie.

Si affilieranno solo alberghi e ristoranti aventi complessivamente un *minimum* già *soddisfacente* di comodità e soprattutto di *pulizia* e di *buon servizio*. Non si tratta tuttavia di affiliare soltanto dei grandi alberghi: tutt'altro. Le tre categorie consentono di far entrare nel novero dei raccomandati, anche modesti alberghi purchè *pulitissimi* e con *buon servizio*. Dove questi alberghi non ci sono, non si faranno affiliamenti, anche se si tratterà di città di una certa importanza.

3° La base della facilitazione che gli alberghi affiliati accordano ai Soci è ancora lo sconto percentuale sulle consumazioni (ad eccezione dei prezzi combinati a *forfait*). Nulla di diverso, in ciò, dall'antico tipo di affiliamento, tranne questo che è essenziale: lo sconto oggi verrà accordato, almeno nella maggior parte dei casi, su dati certi. Infatti il prezzo per le camere è obbligatoriamente affisso in ciascuna camera e quello delle vivande e dei pasti è dichiarato obbligatoriamente nelle liste.

4° Per la classificazione di categorie (*A*, *B*, *C*) furono seguiti i seguenti criteri:

I Soci del Touring appartenenti a tutte le classi sociali, devono potersi giovare di alberghi adatti ai mezzi ed ai gusti di ciascuna classe. Affiliare (cioè raccomandare) un albergo, solo perchè è un grande e buon albergo, sarebbe rendere un cattivo servizio al Socio che desideri minor lusso e minor spesa purchè possa egualmente star bene. Molti rifuggono dai grandi alberghi per il maggior impegno personale che essi comportano; altri invece non si troverebbero soddisfatti in ambienti meno eleganti. Bisogna rispondere alle due necessità ed a quelle intermedie. Ecco il motivo delle tre categorie.

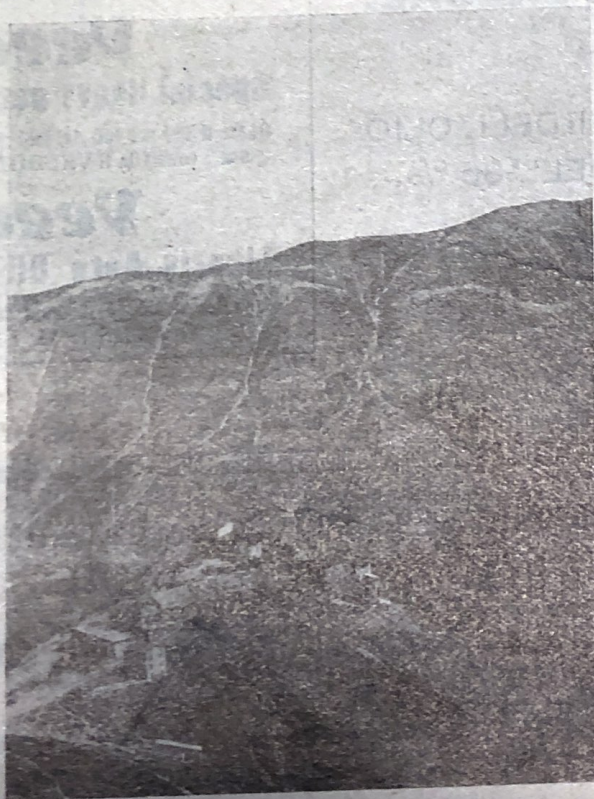
Secondo il sistema già praticato negli anni scorsi, la distinzione avveniva entro limiti precisi di prezzi segnati dai contratti di affiliamento.

Ma oggi non si possono più segnare prezzi-limite precisi, perchè troppo variabili da luogo a luogo, da tempo a tempo. In massima si debbono ritenere di prima categoria (*A*) gli alberghi lussuosi, o anche non lussuosi, ma però sempre di una certa ricchezza di aspetto, di arredamento e di pretesa; di seconda (*B*) quelli intermedi e di terza (*C*) gli alberghi più modesti, *purchè sempre pulitissimi e di buon servizio*. Albergo di terza categoria non vuol perciò dire albergo di terzo ordine. In molte città, anche di una certa importanza, per esempio di 20-50.000 abitanti, talora anche il principale albergo, sebbene possa considerarsi secondo la comune denominazione di secondo ordine, è *al di sotto* del *minimum* che possa permettere l'affiliamento. Non è dunque neppure un albergo di categoria *C*. Non si tratta in tal caso di dire che quella città o quella stazione di soggiorno sia priva di alberghi di I, II e III categoria. Anzi, ne avrà forse parecchi che potrebbero essere non di terza ma anche di seconda e magari di prima se fossero diversamente condotti e tenuti. Il T. farà del proprio meglio per persuadere l'albergatore della convenienza morale e materiale di rimuovere quanto impedisce al momento l'affiliamento.

IL CASTELLUCCIO DI NORCIA (M. 1433).

I PAESI PIÙ ELEVATI DELL' APPENNINO

Nelle Alpi l'uomo si arrampica e si insedia, in qualche caso, fin sopra i 2000 m. Si cita, come il villaggio, abitato tutto l'anno, più alto di tutta la zona alpina, quello di Juf nei Grigioni, che spinge le sue case fino a 2135 m.; ma anche nel versante italiano della catena alpina vi sono piccoli villaggi che si avvicinano assai a quell'altitudine: il più elevato è forse Trepalle, una frazione di Livigno (prov. di Sondrio), che arriva a 2070 m., lasciando indietro, ma appena di qualche decina di metri, i più alti gruppi di case della Valtournanche e di qualche altra valle laterale della Val di Aosta.

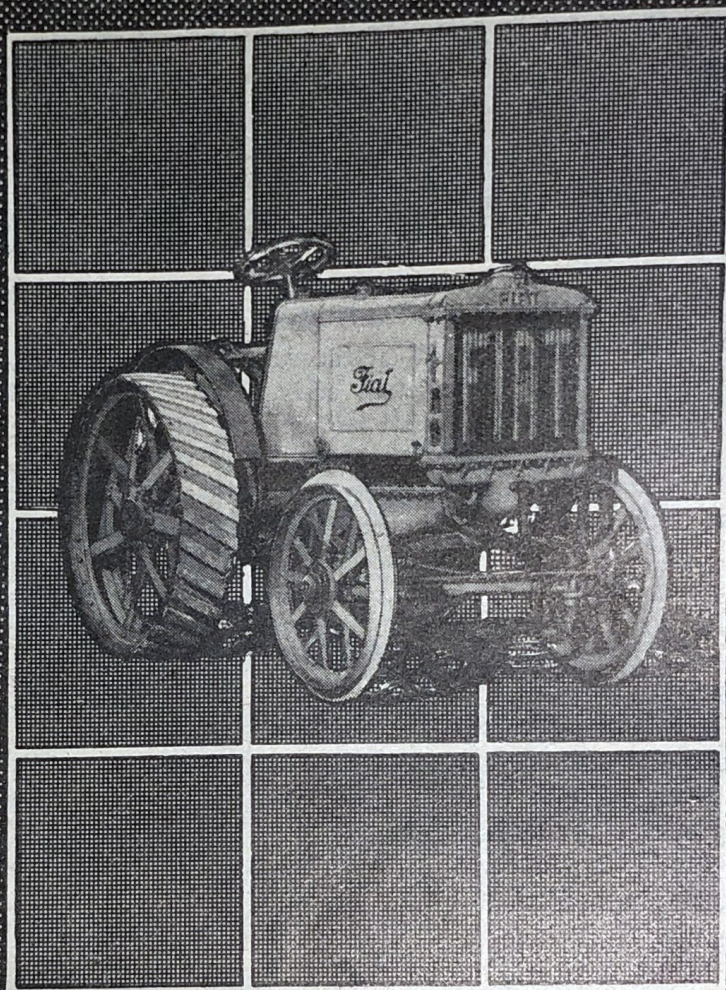
Nell'Appennino le abitazioni permanenti sono ben lontane dal raggiungere simili altezze: sono rari i casi di paesi che superino appena i 1400 m.; come il paese più elevato di tutta la lunga catena, si ricorda anzi spesso Capracotta nel Molise, che raggiunge 1420 m. E il grazioso, pittoresco paesetto che si aderge tra il M. Capraro (1721 metri) e il M. Campo (1645 m.), le due più alte vette del pianalto di Carovilli, su una collina precipitante a NO verso la valle del Sangro, ha tratto partito di quel primato ed è venuto giustamente in fama come soggiorno estivo: un buon albergo — caso rarissimo nel Molise, più ancora che in Abruzzo — vi ospita i forestieri che non si peritano di salire il fresco pianalto, uno

CASTELLUCCIO DI NORCIA E LE PENDICI DEL VETTORE.

I RUDERI DI GIOJA VECCHIA.

dei più belli del Sannio. Ma di Capracotta e dei suoi dintorni mi propongo di scrivere un'altra volta: il paese ha infatti molteplici attrattive, sì che può rinunziare anche volentieri al primato dell'altitudine. Invero per questo riguardo essa è, o meglio era (i lettori vedranno subito la ragione di questo imperfetto) superata da altri due paesi, Gioia Vecchia nell'Abruzzo vero e proprio, e il Castelluccio di Norcia in un riposto cantone dell'Umbria.

Gioia Vecchia sorgeva sul valico che dal bacino del Fúcino mena nell'alta valle del Sangro, a 1433 m., lungo una strada che fu certo frequentata sin dall'età antica, quando la regione faceva parte del territorio dei Marsi; e questi, che avevano appunto per centro il Fúcino, ebbero probabilmente una qualche fortezza — o forse un santuario — non lontano da Gioia, forse nella regione ora detta Temple; il valico assicurava infatti per loro il dominio dell'alta Val Sangro, che loro apparteneva fino alla gola di Opi, ove, al posto del villaggio attuale di Opi, doveva sorgere pure un castello marso. Certo Gioia Vecchia era abitata nell'alto medio Evo, perchè vien ricordata, con la sua chiesa maggiore, Santa Maria, già in documenti del secolo XII. E in quei secoli oscuri ed assai torbidi per l'Italia centrale, il villaggio di Gioia Vecchia aveva probabilmente parecchi compagni in Abruzzo, annidati su cocuzzoli ripidi, in vista alle valli, per ragion di difesa.

Più tardi, molti di quei villaggi furono abbandonati e caddero in rovina; Gioia invece rimase in piedi, ma una parte dei suoi abitanti scese al piano e diè origine a Massaorno, poi detta Gioia Nuova o Gioia de' Marsi, all'angolo sud-ovest del Fúcino. Si vuole che occasione alla prima migrazione fosse il saccheggio dato al paese da Marco Sciarra nel 1592. Certo molto più tardi una nuova discesa in massa degli abitanti si ebbe nel 1807 in seguito ad un altro feroce episodio di brigantaggio; e da allora, mentre la Nuova Gioia, al basso, in riva al lago, si faceva sempre più popolosa, la vecchia borgata decadeva ognora più e vedeva diminuire il numero dei suoi abitanti, ridotti ormai a pochi

GIOJA VECCHIA: LA PARTE CENTRALE DEL PAESE DISTRUTTA DAL TERREMOTO MARSICANO.

pastori tenacemente avvinti al luogo natio.

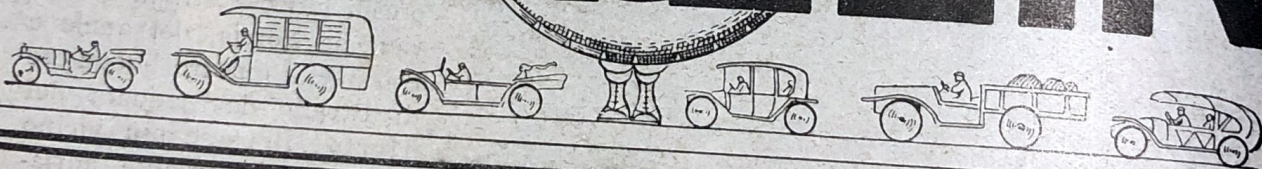
Negli ultimi decenni tuttavia, dopo il prosciugamento del Fúcino, essendosi la Nuova Gioia arricchita notevolmente per lo sviluppo dell'agricoltura, anche la vecchia si era assai avvantaggiata, avviandosi a divenire quasi un soggiorno estivo per gli abitanti della conca del Fúcino non più ravvivata dalle acque del lago. Le vetuste case di Gioia Vecchia eran state restaurate, anzi intorno alla chiesa madre, elegante nella sua architettura seicentesca, si affollava un gruppo di edifici che potevano quasi dirsi palazzi: il paese appariva bianco, lindo, gaio, nella chiostra severa dei monti brulli, al viaggiatore che faticosamente risaliva dal Fúcino la bella strada sangritana distesa in innumeri risvolti; si restava quasi maravigliati di trovare a tanta altezza una borgata di così bell'aspetto, quasi pretenziosa.

GREGGI SUL PIANO GRANDE. IN FONDO IL CASTELLUCCIO.

Sopravvenne il terremoto marsicano del dicembre 1915 e della povera Gioia Vecchia, come della più recente Gioia de' Marsi sul Fúcino, non rimase che un ammasso quasi irriconoscibile di macerie. Ora la Gioia bassa risorge e vede già allinearsi in lunghe serie parallele le sue casette asismiche; Gioia Vecchia ospita ancora fra le sue rovine qualche famiglia nei mesi estivi, ma d'inverno non è più abitata se non occasionalmente: come villaggio permanente credo non risorgerà più.

Il primato per altitudine fra tutti i paesi dell'Italia appenninica spetta oggi al Castelluccio di Norcia, il quale del resto, con le sue case più elevate, superava già di una ventina di metri (e anche venti metri contano in questi *récord* di altezza!) Gioia Vecchia, di oltre trenta Capracotta: la sommità del cocuzzolo ove è appollaiato il Castelluccio raggiunge infatti 1453 metri. Singolare villaggio questo, perduto nel cuore di uno dei più aspri ed elevati massicci del nostro Appennino, i Sibillini, a tre ore di faticosa strada mulattiera da Norcia, del quale è frazione, a quattro buone ore di cavallo da Arquata del Tronto, il paese più vicino dell'opposto versante adriatico.

IL PIANO GRANDE VISTO DALLA FONTANA DEL CASTELLUCCIO.

Chi risalga da Norcia, raggiunta la Madonna delle Grazie, donde lo sguardo spazia sul Piano di Santa Scolastica, brulicante di case e di villaggi, deve superare la dorsale dei M. Velica (1714) e Ventosola (1719), che si leva ripida e brulla ad oriente di quel piano. Su di essa serpeggia

la magnifica strada rotabile da Norcia ad Arquàta, ma la mulattiera pel Castelluccio l'abbandona presto per inerpicarsi verso il Ventosola, ad ovest del quale una selletta permette di scendere al Piano Grande.

Il Piano Grande, al quale il Castelluccio deve in sostanza la sua esistenza, uno dei più tipici piani carsici dell'Umbria: lungo, da nord a sud, circa 6 km., largo tre o quattro, alto 1270-1300 m., si apre tra la dorsale anzidetta e la principale catena dei Sibillini; interamente chiuso e perciò senza sfogo esterno, in lievissimo dedeclivio da nord a sud, coperto di una coltre alluvionale, smaltisce le acque di pioggia e quelle di fusione delle nevi per mezzo di inghiottitori (sei ne ho visti io due anni or sono) aperti verso l'angolo sudovest; nel più grande di essi si perde il fosso detto i Mergari che traversa il piano. Si ritiene — e non è inverosimile — che le acque infiltrantisi nel sottosuolo per mezzo di questi inghiottitori vadano ad alimentare alcune sorgenti sul fianco NE del sottoposto Piano di Santa Scolastica, una delle quali è nota per il suo regime irregolarissimo. Il piano del Castelluccio è in parte messo a fieno, ma sui fianchi, dove comincia il pendìo ospita anche campi di grano e di orzo, che si arrampicano arditamente fino a 1450 metri! Falciato il fieno al principio dell'estate, serve poi di pascolo a diecine di migliaia di pecore provenienti in gran parte dall'Agro Romano, ed anche a stuoli di cavalli e di buoi. Veduto dall'alto il piano è magnifico: il suo fondo livellato, verdissimo, appena interrotto dai punti bianchi di quattro o cinque edifici, e dalle più numerose macchie semoventi delle mandre di pecore, contrasta singolarmente con la dorsale nuda, selvaggia dei Sibillini che si leva ripida, quasi sempre chiazzata di neve anche nell'estate, culminando in fondo nel Vattore arcigno e intollerante, che ha fatto spazzare dal suo inseparabile ospite, il vento, fin la robusta, colossale croce, eretta sulla cima dalla pietà dei fedeli!

UNA VIA DI CAPRACOTTA D'INVERNO. (*Fot. Paglione.*)

A nord, un cucuzzolo, alto 150 metri sul Piano Grande divide questo dal più piccolo Piano Perduto, celebre per la feroce mischia combattutavisi nel 1522 fra quei di Norcia e i confinanti di Visso, divisi per divergenze di confini; sul cocuzzolo si aderge il Castelluccio, con le sue case addossate, serrate, come per difendersi tutte insieme dal più temibile nemico: la neve. I tetti fortemente inclinati, a largo spiovente, le finestre altissime dal suolo e inverosimilmente piccole, come tanti buchi nelle mura robuste e spesse, ci attestano la preoccupazione principale degli abitanti.

E sono circa cinquecento gli abitatori di questo nido montano, che vanta anche una tradizione storica assai antica, come erede di quel fosco Castel de' Sennari, covo di genti randagie e di briganti, che i Nursini distrussero nel 1528. Ma i tranquilli ed ospi-

tali contadini e pastori d'oggi non ricordano le vecchie storie dei tempi andati, quando i Sibillini, circondati di paurose leggende, tenuti quasi fuori del consorzio umano, vedevano i loro fianchi arrossarsi per stragi fratricide fra gli abitanti dei villaggi posti tutto in giro alle falde.

Un tempo il Castelluccio era solo un villaggio estivo: d'inverno gli abitanti scendevano tutti a Norcia, dove occupavano, a quanto si dice, il quartiere più alto, detto *Capo la Terra;* ma da oltre un secolo questa abitudine è abbandonata anche negli inverni più rigorosi. Moltissimi emigrano bensì coi loro greggi di pecore nella Campagna Romana, ma i pochi che restano — e tra questi l'elemento femminile predomina — sfidano l'isolamento quasi assoluto che la neve crea tutto intorno a loro. Il Castelluccio ha appena tre o quattro mesi di vita. Non di rado sul tardo agosto o al più ai primi di settembre cominciano le nevicate, e il mantello invernale non lascia il paese per sette, talora otto mesi: la neve si accumula altissima, in modo da precludere ogni accesso; gli abitanti sono obbligati perfino a scavare tra casa e casa dei passaggi coperti per poter comunicare fra di loro. Il Piano Grande, sul quale stagnano anche sovente fitte brume è presso che intransitabile, al punto che in passato e talvolta ancora adesso si facevano suonare continuamente, nei giorni più foschi, le campane dell'unica chiesa, affinchè qualche viandante sperduto potesse, dietro la guida del suono, trovare scampo in paese. La posta non arriva da Norcia per più settimane, anche per un mese, ogni comunicazione col resto del mondo è interrotta. Il paese più alto dell'Appennino è un'oasi solitaria in mezzo a un invalicabile deserto bianco.

R. ALMAGIÀ.

« La remota e quasi solitaria Isola di Sardegna, l'Ichnusa dei Greci, accoppiata dalla natura con una grande sorella gemella, la Corsica, ma da essa disgiunta dalle vicende storiche, circondata da ampie ed agitate marine, che più la disgiungono piuttosto che unirla alla madre patria italiana, è una delle terre più singolari, più attraenti, più affascinanti del mondo, una di quelle che lasciano nello spirito del visitatore una impressione più caratteristica e personale, e più strettamente avvincono le anime sensibili ed elevate di un senso indefinibile, ma sovranamente possente, di un fascino irresistibile di nostalgia infinita ».

Con queste parole comincia una nuova, bellissima pubblicazione dell'ENIT. Essa venne compilata in occasione della grande escursione del T. C. I. e distribuita come omaggio dell'Ente ai 320 gitanti, che la ebbero carissima.

È una rapida suggestiva visione del paesaggio, dei monumenti, dei costumi della bella Isola; è un omaggio alla terra generosa che, da una maggiore conoscenza da parte dei continentali, dovrà trovare la soluzione dei suoi più gravi problemi economici e sociali. Magnifiche le illustrazioni, completate da una carta al 1.250.000 tolta dalla Guida di Sardegna del T. C. I.

La pubblicazione è in vendita a L. 2,50 comprese le spese di spedizione raccomandata. Indirizzare le richieste all'ENIT via Vicenza, 7 - Roma.

LA PROPAGANDA ED IL CINEMATOGRAFO

Gli albergatori, gli enti ed i privati, interessati in misura varia all'afflusso turistico pare che non vedano, ove non la neghino addirittura, l'importanza che il cinematografo ha assunto nel campo della cultura collettiva. L'esempio di scarso successo avuto in Italia dai pochi e saltuari esperimenti di *serate dal vero*, hanno dissuaso le case produttrici dallo studiare, cioè perfezionare la tecnica di prova e di proiezione di films di paesaggi e di monumenti.

Quando per un complesso di cause varie ci si è accorti che anche questa produzione poteva essere convenientemente sfruttata, soprattutto per il minor costo di fabbricazione, quei pochi che vi si sono accinti han dovuto rivoluzionare se stessi e l'inveterato modo di operare, perchè ben più difficile è l'arte di fissare nei suoi aspetti suggestivi un angolo d'Italia in cui il sole canti tutta la sua bellezza, che non le contrazioni patologiche e facciali dei divi e delle dive.

Il continuato mutarsi della immutabile natura ha tali attimi di bellezza che si può scoprirne il dinamismo e strappare il segreto solo con lungo e paziente amore.

Chi scrive ha una certa esperienza di films paesistiche, per le infinite che ne ha viste. Ebbene, si è dovuto constatare che i più degli operatori di case italiane non sentono il paesaggio. Ben diversa è la condizione di operatori stranieri che da lustri hanno fotografato tutto il più bello del mondo: e che san cogliere in ogni nuovo paesaggio, o in ogni diverso gruppo architettonico il lato suggestivo con una pronta sicurezza che nulla ha a che vedere con la maggiore o minore conoscenza geografica o storica.

Quale la ragione?

In quasi tutte le parti del mondo, meno che presso i popoli di razza latina, le conferenze sui paesi stranieri illustrate da proiezioni fisse e da films cinematografiche sono giornaliere. Abbiamo sott'occhio un gran numero di programmi di cicli di conferenze organizzati da circoli e da teatri ed in tutti vi è abbondanza di soggetti geografici dei più noti paesi del mondo.

Ed a queste conferenze si interviene sempre pagando dei biglietti d'ingresso di prezzo abbastanza elevato.

In alcuni grandi teatri dell'America, per conferenze sul Giappone, la Spagna e l'Italia, i primi posti costano 5 dollari.

Una sola cifra a conforto. La film « Venezia » della Burton Holmes Trav. Co., per la cui propaganda in New York tanto si adoperò quell'ufficio Viaggio e Turismo dell'Enit, fu proiettata nel giro di pochi mesi avanti a più di 2 milioni di spettatori — a commento visivo della conferenza del signor Burton Holmes.

L'Enit ha sentito l'importanza di questa forma di propaganda; ne ha visto il valore e ne ha percepito la fine bellezza. Esso si è proposto perciò un duplice fine: sviluppare ed incoraggiare la preparazione di films con criteri artistici e turistici, e studiare la loro più larga e proficua utilizzazione.

Come sempre, le difficoltà per risolvere la prima parte del programma sono venute dagli stessi interessati. Tolto Cortina di Ampezzo e Bagni di Montecatini, che hanno dato o promesso per iniziativa della Federazione Concorso Forestieri e della Sezione della Società Albergatori, forme di collaborazione tangibile e concreta, dovunque l'Enit ha bussato per una cooperazione che sollevando dalle enormi spese di soggiorno spesso forzatamente prolungato, rendesse possibile una maggiore illustrazione della località, ha incontrato la più glaciale accoglienza non solo, ma molte volte agli operatori non sono state accordate nemmeno quelle facilitazioni di cortesia che si usano ad estranei.

Si parte dal concetto che la film frutti soprattutto alla Casa che la produce e si nega così implicitamente tutto il valore della sua propaganda.

Ignoranza dei gusti del pubblico che viaggia; avversione o indifferenza a vedere le films proiettate nel proprio paese, a meno di vedervi girare la facciata dell'albergo o del negozio, col personale di servizio schierato in armonico gruppo.

Quando ci indurremo a capire che è necessario togliere ogni carattere di personalità alla propaganda, renderla indiretta perchè sia più insinuante; toglierle ogni sfumatura di interessi privati; non far vedere insomma che la mano che mostra la bellezza del paesaggio è la stessa che presenterà il conto?

Per questo l'Enit ritiene che tutte le proloco, le Sezioni Albergatori, le Società minori della industria dei trasporti, dovrebbero accordarsi in un'opera unica che guidata con criteri generali, equilibri la illustrazione cinematografica d'Italia a tutte le località interessanti; e dovrebbero comprendere che anche soggetti apparentemente estranei possano utilmente far la propaganda a località vicine. Così ad esempio per Roma: Ostia che di recente è stata fotografata da una Casa che si va specializzando nel genere e che nonostante particolari autorizzazioni della Direzione Generale delle Belle Arti non aveva potuto, in precedenti viaggi, prendere la visione di Pompei.

Così per molti altri centri, per le piccole industrie, per le feste caratteristiche: soggetti che parecchie Case, incoraggiate ed aiutate dall'Enit, vengono illustrando metodicamente, bisogna dirlo con sufficiente entusiasmo: mentre altre che hanno eseguito ed hanno in programma films dal vero, attendono dall'eterno Governo il pagamento di tutte le spese di presa e di costruzione.

Ciò nonostante in un anno di lavoro da diverse Case italiane e straniere a cura dell'Enit con concorso delle Ferrovie dello Stato, sono state prese le seguenti films: Venezia Tridentina (4 films); Lago di Garda (1 film); I laghi (1 film); La Riviera Ligure (2 films); Il Golfo di Napoli (3 films); La Sicilia (una film); Ostia (1 film); Venezia (1 film); Tivoli e la Campagna Romana (1 film); Cortina di Ampezzo invernale (1 film).

Queste films, è pacifico, debbono essere proiettate soprattutto all'estero. Su questo punto non si insisterà mai abbastanza: è inutile od è prematuro far vedere a ciascuno il proprio paese. Fuori, nei cinematografi, nei locali di pubbliche conferenze, nei circoli privati, ed in ogni opportuna occasione, la presentazione sapiente di una breve film suggestiva può acquistare ammiratori al nostro paese.

Non la sola passionalità drammatica (più o meno vera); ma *il sorriso di Capri, la molle signorilità di Venezia, il fascino dei laghi,* come una delle più grandi Case Americane ha sintetizzato una lunghissima film sull'Italia, girata sotto la direzione dell'Enit in diversi mesi di lavoro.

Per quest'opera sono efficacissimi coadiutori gli Uffici di Viaggio e Turismo che l'Enit ha organizzato all'estero; e divengono preziosi collaboratori le nostre Regie Rappresentanze e le Società culturali italiane.

A Monte Carlo durante l'Esposizione quell'Ufficio Viaggi e Turismo si occupò largamente di far vedere molteplici films sull'Italia che ora sono a Parigi; mentre nuove serie sulla Venezia Tridentina saranno spedite in Inghilterra, in Belgio, in Svizzera e nell'America.

Diciture chiare e sobrie, films che non superano i 130-150 metri di lunghezza e date in gratuita prestazione per completamento di spettacolo, ad un pubblico che già mostra un interessamento per i viaggi, col pagare alti prezzi per i biglietti d'ingresso, sono elementi che aumentati dal fascino vivo e palpitante del Bel Paese e dalle opportune altre forme di propaganda, conquistano nel modo più sicuro.

Quando fabbricanti di films, albergatori, enti turistici, privati interessati comprenderanno la vera legge della cooperazione, che è fondata su di un comune interesse e si affiateranno per renderla più proficua e certa affidandosi agli enti che siano fuori del giro di affari, e per la loro natura come per la più certa sicurezza diano sicuro fondamento di poter organizzare cosa utile al paese ed ai singoli?

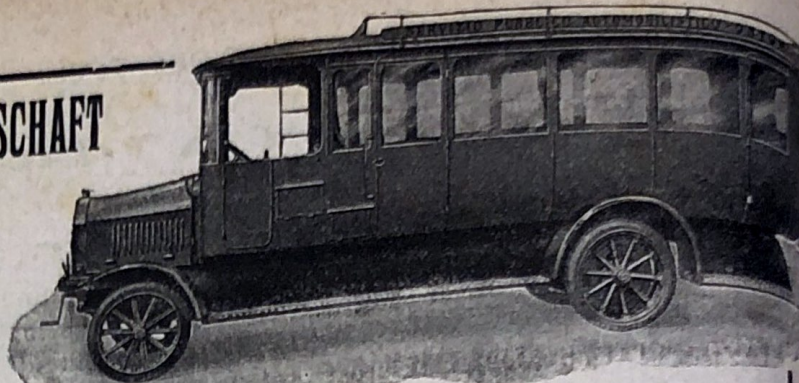
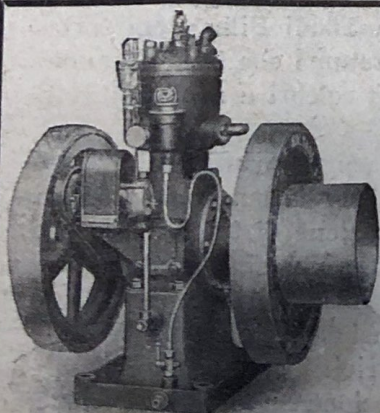
Per ora siamo a questo: che molti degli autori, come le più grandi Case, sono usi a scegliere per sfondo dei propri cinedrammi il magnifico paesaggio italiano, ed a traslocare nella dicitura, un angolo di S. Remo o della Penisola di Portofino sulla costa azzurra, un ben pettinato viale di Torino a Parigi, la spiaggia del Lido in Ostenda e così via; quasi che ci fosse da vergognarsi a dire la verità!

Ed i tentativi fatti presso gli uni e le altre non pare abbiano giovato gran che.

Solo la « Selecta Toddi Film » ora sorta, annuncia nel programma che i suoi drammi si svolgono sui più celebri e meno sfruttati sfondi italici.

Ma una rondine non fa primavera.

L'Enit prosegue per la sua via e confida molto sulla cooperazione di tutti coloro che sentono l'importanza del cinematografo come elemento di coltura e di propaganda, e chiede la collaborazione più ampia da parte delle Case produttrici.

La sua organizzazione è a loro disposizione

LE PUBBLICAZIONI DELL'ENIT

Nel numero di giugno di questa *Rivista* è stato rilevato che molto spesso pervengono al Touring espressioni di dispiacere perchè le cartoline illustrate della Venezia Tridentina e della Venezia Giulia sono tedesche e spesso, anche nel cuore del nostro Paese, si riscontrano edizioni tedesche preferite alle nostre per vivacità di riproduzione e talora anche per senso artistico di colori. Purtroppo bisogna ammettere che la grandissima maggioranza delle cartoline italiane di paesi o di monumenti sono un orrore. I nostri editori, in generale, non hanno il coraggio che di affrontare la ricerca del basso prezzo ad ogni costo. Osservavamo nella stessa nota che l'ENIT ha avviato, sotto il proprio patronato, una serie di cartoline, notevolmente migliori delle comuni, alcune anzi assai belle.

Ad un mese di distanza siamo in grado di presentare un notevole saggio di questa produzione. È una serie di 20 cartoline delle nuove Provincie, rilegate in elegante album.

Le incisioni sopra riportate, tolte direttamente dalle cartoline stesse dànno, per quanto in piccola misura, un'idea della bellezza di questa serie curata dallo stabilimento Marzi di Roma.

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

PRIMO ELENCO

(a tutto il 5 giugno 1921)

Abbazia (Venezia Giulia): *Grand Hôtel*, Strada maestra, 50. Cat. A. Camere 52, letti 80; sconto 5 %.

Acquapendente (Roma): *Hôtel Roma*, Piazza Vitt. Eman. Cat. C. Camere 10, letti 14; sconto 5 %.

Alagna Sesia (Novara) (m. 1191): *Grand Hôtel Monte Rosa*, Cat. A. Camere 100, letti 150; sconto 10 %.

Alassio (Genova): *Hôtel Vittoria*, Piazza Airaldi, 1. Cat. B. Camere 50, letti 80; sconto 5 %.

Aprica (Sondrio) (m. 1181): *Hôtel San Pietro Aprica*, Via San Pietro, Cat. C. Camere 10, Letti 20; sconto 10 %.

Argegno (Como): *Hôtel del Lago e Rist. Belvedere*, Via Milano, Cat. B. Camere 14, letti 25; sconto 10 %.

Argentera (Cuneo) (m. 1609): *Hôtel Rist. Svizzero*, Via Nazionale, 18. Cat. C. Camere 14, letti 25; sconto 10 %.

Arolo (Como): *Albergo Petoletti Lodovico*, Cat. C. Camere 15, letti 24; sconto 10 %.

Bagni di Montecatini (Lucca): *Lido Palace Hôtel*, Viale Regina Elena,, 27. Cat. C. Camere 18, letti 34; sconto 10 %.

Ballabio Inf. (Como) (m. 675): *Hôtel Ballabio*, Via Vitt. Eman. Cat. C. Camere 20, letti 40; sconto 10 %.

Baveno (Novara): *Hôtel Pension Simplon*, Via Baveno, Categ. B. Camere 50, letti 90; sconto 5 %.

Belluno: *Albergo Cappello*, Via Carrera, 4. Cat. B. Camere 34, letti 48, sconto 10 %.

Bolladore (Sondrio) (m. 939): *Hôtel della Posta*, Via Nazionale, 7. Cat. B. Camere 15, letti 20.

Bologna: *Hôtel Roma*, Via D'Azeglio, 9-11; Cat. B. Camere 85, letti 110; sconto 5 %.

Bordighera (Porto Maurizio): *Hôtel Centrale Cosmopolita*, Via Stazione, 2, Cat. C. Camere 25, letti 35; sconto 5 %.

Brescia: *Hôtel Rist. Gallo*, Piazza Duomo, 3. Cat. B. Camere 40; letti 51; sconto 5 %.

Cairo Montenotte (Genova) *Hôtel Montenotte*, Piazza Garibaldi. Cat. B. Camere 36, letti 41; sconto 5 %.

Castro Giovanni (Caltanissetta): *Albergo Belvedere*, Piazza Wilson, 4-5. Cat. C. Camere 25, letti 35; sconto 10 %.

Cesena (Forlì): *Albergo Leon d'Oro*, Piazza Vitt. Eman., 2. Cat. B. Camere 30, letti 50; sconto 10 %.

Ceva (Cuneo): *Albergo Corona Grossa*, Via Umberto I, 9. Cat. C. Camere 14, letti 22; sconto 5 %.

Colico (Como): *Albergo Isola Bella*, Via Vitt. Eman. 21. Cat. C. Camere 12, letti 24; sconto 10 %.

Conegliano (Treviso): *Albergo Nazionale*, Via Vitt. Eman. Cat. C. Camere 12, letti 20; sconto 10 %.

Cortina d'Ampezzo (Trentino) (m. 1219): *Grand Hôtel Faloria*, Cat. A. Camere 80, letti, 110. — *Hôtel Cortina*. Cat. B, Camere 40, letti 60; sconto 6 %. — *Park Hôtel Concordia*, Cat. B. Camere 70, letti 110; sconto 8 %.

Cremona: *Hôtel San Giorgio*, Via Stazione, 1. Cat. B. Camere 45; letti 70; sconto 10 %.

Edolo (Brescia) (m. 690): *Albergo Edolo*, Via Stazione, 274. Cat. B. Camere 53, letti 62; sconto 10 %.

Faenza (Ravenna): *Grand Hôtel Vittoria*, Via Garibaldi, 23-25. Cat. B. Camere 30, letti 40; sconto 5 %.

Ferrera Cenisio (Torino) (m. 1909): *Hôtel du Lac al Moncenisio*, Strada Internazionale Susa, Cat. C, Camere 12, letti 18; sconto 10 %.

Fonzaso (Belluno): *Albergo Vettori Mario*, Via Nuova, 4, Cat. C. Camere 14, letti 20, sconto 10 %.

Gallarate (Milano): *Albergo Italia*, Via A. Manzoni, 16. Cat. C. Camere 20, letti 28; sconto 10 %.

Garessio (Cuneo) (m. 621): *Hôtel Garessio*, Via Garibaldi, 1. Cat. C. Camere 32, letti 34; sconto 10 %.

Gorgonzola (Milano): *Hôtel Bella Venezia*, Via Vitt. Em. 6; Cat. C. Camere 4, letti 8; sconto 10 %. — *Albergo Rist. S. Giacomo*, P. Cagnola, 2, Cat. C. Camere 6, letti 8; sconto 10 %.

Gravedona (Como): *Albergo d'Italia e Rist. Vittoria*, Piazza Garibaldi, 122. Cat. C. Camere 12, letti 20; sconto 10 %.

Intra (Novara): *Hôtel de la Ville - Leon d'Oro*, Via Nazionale, Cat. B. Camere 40, letti 55; sconto 10 %.

Iseo (Brescia): *Albergo Araba Fenice*, Cat. C. Camere 15, letti 30; sconto 5 %.

Laveno (Como): *Hôtel Bellevue*, Viale Edoardo Porro, 1, Cat. B. Camere 15, letti 30; sconto 5 %.

Lucca: *Albergo Aquila d'Oro*, Via San Paolino, 1. Cat. C. Camere 18, letti 28; sconto 10 %.

Luino (Como): *Hôtel Ancora e Bellevue*, P. Vitt. Eman., Cat. B. Camere 22, letti 35; sconto 5 %.

Madonna di Campiglio (Trento) (m. 1515): *Grand Hôtel Rainalter*, Cat. B. Camere 60, letti 80; sconto 5 %.

Menaggio (Como): *Hôtel Vittoria*, Cat. A, Camere 90, letti 120; sconto 5 %.

Mendola (Trentino) (m. 1364): *Società Grandi Alberghi*, Cat. A, Camere 400, letti 500; sconto 5 %.

Messina: *Hôtel Moderno*, Via Giuseppe Natoli. Cat. C. Camere 30, letti 40; sconto 5 %.

Milano: *Hôtel Italia*, P. Staz. Centrale, 17, Cat. B. Camere 50, letti 60; sconto 10 % — *Hôtel Rist. Ferrata*, via P. Vetero, 7, Cat. C. Camere 56, letti 80; sconto 10 %.

Montepulciano (Siena): *Hôtel Marzocco*, Cat. C. Camere 11, letti 17; sconto 5 %.

Oggebbio (Novara): *Albergo della Posta e Rist. Nazionale*, Cat. C. Camere 18, letti 30; sconto 10 %.

Omegna (Novara): *Albergo Croce Bianca*, Via Gius. Mazzini, 1, Cat. C. Camere 22, letti 30; sconto 10 %.

Orbetello (Grosseto): *Hôtel Nazionale*, Corso Principe Amedeo, 40, Cat. C. Camere 20, letti 28; sconto 5 %.

Oulx (Torino) (m. 1121): *Albergo Commercio*, Via della Stazione, 1. Cat. C. Camere 12, letti 18; sconto 10 %.

Pallanza (Novara): *Hôtel Metropole*, Viale delle Magnolie, Cat. B. Camere 50, letti 70; sconto 5 %.

Parma: *Hôtel Croce Bianca*, Via Garibaldi, 13, Cat. B. Camere 50, letti 70; sconto 5 %.

Pegli (Genova): *Grand Hôtel et Mediterranée*, Via Vitt. Em. Cat. A, Camere 125, letti 160; sconto 5 %.

Pergine (Trento) (m. 500); *Grand Hôtel Castello*, Cat. B. Camere 34, letti 52; sconto 5 %.

Pinzolo (Trentino) (m. 770): *Albergo e Rist. Corona*, Via Vitt. Eman. 102, Cat. C. Camere 21, letti 30; sconto 5 %.

Pisa: *Hôtel Nettuno*, Lung'Arno Regio, 6, Cat. A. Camere 95, letti 120; sconto 5 %.

Ravenna: *Hôtel Royal San Marco*, Via Carlo Farini, 16, Cat. B. Camere 50, letti 65; sconto 10 %.

Riva sul Garda (Trento): *Albergo e Rist. Centrale*, Piazza 3 Novembre. Cat C. Camere 35, letti 50; sconto 5 %.

Roncegno (Trento) (m. 505): *Stab. Bagni e Palace Grand Hôtel*, Cat. A, Camere 250, letti 300; sconto 5 %.

San Martino di Castrozza (Trento) (m. 1444): *Hôtel San Martino*, Cat. B, Camere 40, letti 60; sconto 5 %.

San Pellegrino (Bergamo): *Albergo del Papa*, Via de' Medici, 12, Cat. C. Camere 50, letti 61; sconto 5 %.

Santhià (Novara): *Hôtel Vittoria*, Viale della Stazione. Categ. C, Camere 20, letti 25, sconto 10 %.

Stresa (Novara): *Hôtel Rist. Stresa*, Via Principe Tommaso, 16, Cat. C. Camere 16, letti 38; sconto 5 %.

Suzzara (Mantova): *Hôtel Nazionale*, Piazza Guerrieri Gonzaga, 17, Cat. C. Camere 24, letti 32; sconto 10 %.

Taormina (Messina): *Hôtel Belvedere*, Bagnoli Greci; Categ. B, Camere 30, letti 40; sconto 10 %.

Tenda (Cuneo): *Albergo Nazionale*, Via Emanuele Filiberto, 85, Cat. C. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

Tione (Trento) (m. 565): *Hôtel Tione*, Via Dante, Cat. C. Camere 12, letti 16; sconto 5 %.

Torino: *Albergo Casalegno*, Via Garibaldi, 55; Cat. C. Camere 32, letti 50; sconto 5 %.

Tortona (Alessandria): *Albergo Reale Universo*, Via Emilia, 19, Cat. C. Camere 25, letti 35; sconto 10 %.

Tremezzo (Como): *Hôtel Bazzoni e du Lac*, Cat. B. Camere 70, letti 120; sconto 5 %.

Varese (Como): *Palace Grand Hôtel Varese*, Via ai Campigli, Cat. A, Camere 136, letti 186; sconto 5 %.

Venezia: *Hôtel Terminus*, presso la Stazione; Cat. B. Camere 70, letti 105; sconto 5 %.

Ventimiglia (Porto Maurizio): *Albergo Rist. Europa*, Piazza Stazione; Cat. C. Camere 21, letti 35; sconto 10 %.

Vercelli (Novara): *Albergo Tre Re*, Via Galileo Ferraris, 6; Cat. C. Camere 20, letti 27; sconto 5 %.

Voghera (Pavia): *Albergo Universo*, Via Emilia, 87, Cat. C. Camere 30, letti 40.

RIBASSI E FACILITAZIONI PER I SOCI DEL T. C. I.

SESTO ELENCO

(a tutto il 5 giugno 1921)

GIORNALI

ALATRI (Roma). — *Rassegna mensile letteraria « Il Compendio »* (v. Vezzacchi, 1-3): 20 %.
MILANO. — *Rivista dei Trasporti* (via Nirone, 12): 10 %.
ROMA. — *Rivista di Sociologia Hallesista* (via S. Claudio, 87): 20 %.

DITTE COMMERCIALI.

BELLINZONA (Svizzera).

Biancheria - Maglieria - Profumeria. — De Agostini; 5 % su ogni articolo.

GENOVA.

Francobolli per collezione. — Oliva, Prandi & C. (p. S. Matteo, 18): 10 %.
Tintoria. — Vierucci Gerolamo (v. G. Ferrari, 3): 10 % (su merci tinte).

MARANELLO (Modena).

Salumerie. — Montorsi Francesco & Figli: 3 % (tutti generi salumeria).

ROMA.

Gioiellerie - Oreficerie. — Frosi Lelio (v. Baullari, 132, p. Cancelleria, 90); 5 % (acquisti oro, argento, gioiellerie).
Assistenza militare. — Studio Amministrativo Militare (v. Guardiola, 16 - pr. Montecitorio): 20 % (su importo parcelle, ricorsi Consiglio di Stato, Corte dei Conti, liquidazione pensioni, materia tributaria, ecc.).
Mobili - Lampadari - Tappezzerie. — Casa Moderna (gall. San Giacomo, C. Umberto I, 494, v. Vittoria, 62): 5 % (acquisti in negozio di arredamenti, mobili, lampadari, tappeti, arazzi, sopramobili, ecc.).

TORINO.

Fotografia. — Bogino Luigi (v. Madama Cristina, 26): 10 % (fotografie personali); 20 % (fotografie sport, turismo, macchinari, officine, ecc.).

TRAPANI.

Gioielleria e Oreficeria. — Re Gaetano (v. Cortina, 94): 5 % (importo acquisti e manifatture).

VENEZIA.

Pelletterie. — Bussola Roberto (calle della Bissa, 5409): 15 % (ombrelli, cinture, pettini, borsette, ventagli, portamonete, articoli toilettes, fumatori, per cani, tele cerate, ecc.).

Accordi speciali

★ L'Agenzia di Bolzano dell'*Alleanza turistica internazionale « Alessandro Perlo »* (Raingasse 11) offre sconto 10 %, su viaggi individuali *à forfait* nell'Alto Adige, con la possibilità di combinazioni e supplementi facoltativi. — Chiedere listino gratuito all'Agenzia.

CURIOSITÀ NATURALI.

Nel gruppo del Sempione, alla bocchetta del Rebbio, fra Cima Rebbio e Punta d'Aurona s'erge un ardito gendarme il cui profilo ricorda quello di Luigi XIV o (se volete rimanere in Italia) quello del Divin Poeta di cui si celebra quest'anno il centenario della morte! (*Fot. del Socio Paolo Robbiati*).

NOTIZIE ED ECHI

FIG. 1. - APPARECCHIO PER ADDENSARE COL PETROLIO LE SABBIE DESERTICHE.

Notizie doganali.

Divieto di importazioni in Svizzera. — Dal 3 maggio u. s. è vietata qualsiasi importazione di automobili e autocarri in Svizzera. I predetti veicoli possono però ancora essere *temporaneamente* importati mediante trittico o carnet, dai quali dovrà chiaramente risultare che il titolare del permesso s'impegna a importare solo temporaneamente l'automobile ed a non venderla, per nessun caso, in Svizzera.

Modifica della tariffa doganale Belga. — Ecco le nuove tasse:

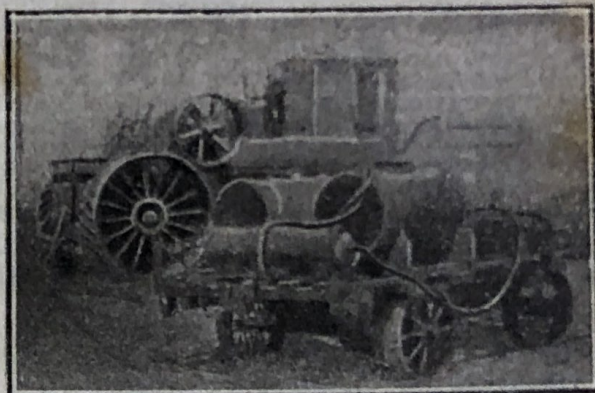
Automobili: Châssis con o senza motori, con o senza carrozzeria: di qualsiasi specie e pesanti meno di 2000 kg. o vetture per viaggiatori da 2000 a 4000 kg. 20 % ad valorem — altri tipi 12 % ad valorem.

Motocicli: con o senza motore, con o senza carrozzino 20 % ad valorem.

Velocipedi: completi 15 % ad valorem.

Esportazione temporanea di cicli. — A chiarimento di quanto pubblicato nella *Rivista* di giugno (pag. 642) si intende che il permesso di temporanea esportazione di cicli dietro presentazione della tessera del T. C. I. in regola coi pagamenti e regolarmente vidimata ha valore pei seguenti Stati: Svizzera, Francia, Belgio.

Metodo per ottenere l'addensamento delle sabbie desertiche.

Il trasporto nei paesi coloniali, e la trazione in essi con automobili incontra grave difficoltà per le sabbie sciolte desertiche. Si è trovato coll'impiego del petrolio greggio il mezzo per dare loro una consistenza sufficiente alla trazione. Esso viene applicato in un getto finissimo al terreno di sabbia sciolta, e si distende sull'ampiezza della carreggiata che si vuole ottenere; e sembra essersi trovato utile che il getto venga accompagnato con altro della stessa sabbia ottenuto con ventilatore. I congegni necessari constano di due serbatoi montati su carro, i quali portano il petrolio, ad intervalli riempiuti con serbatoio di riserva, e di un trattore, dei tipi ordinarii usati in agricoltura, che trascina il carro dei serbatoi e porta una piccola caldaia producente vapore che serve alla polverizzazione del petrolio. Tale gruppo di meccanismi è rappresentato nella fig. 1. Il petrolio greggio è riscaldato dal vapore e forzato traverso un ugello che lo distende polverizzato fino ad una distanza di circa 30 metri.

Piccola automobile elettrica (Liliput-auto).

È stata costruita in Germania una piccola automobile elettrica ad un posto che è mossa con batteria di accumulatori. La batteria consente un raggio di azione di 60-80 km. alla velocità media di 25 km.-ora. Il telaio è in legno duro forte ed elastico. I due assi vi sono collegati con molle semielittiche nel mezzo. L'asse posteriore è mosso con catena dal motore che è collocato sotto il sedile; la catena è soggetta al comando di un tenditore. La batteria è formata di 12 elementi ed è collocata alla parte anteriore. Un interruttore e una resistenza variabile permettono di variare la velocità del veicolo fra 15 e 25 km.; si ha inoltre una marcia indietro ed un freno. Una vettura del genere è stata anche adattata a due posti, in tandem, giusto lo schema della fig. 2 che non richiede spiegazioni.

FIG. 2. - VETTURETTA ELETTRICA A DUE POSTI IN TANDEM.

PROFUMI BERTELLI

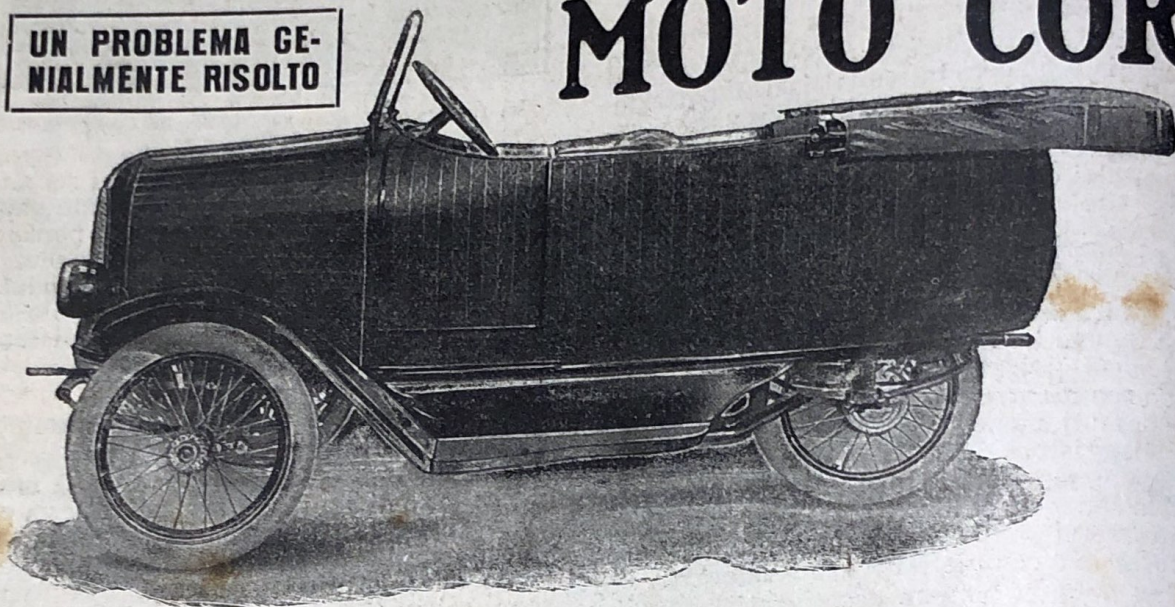
SCUOLA PER CORRISPONDENZA

A chiunque è dato, coll'inscriversi alla SCUOLA PER CORRISPONDENZA, ricevere in casa temi, correzioni, consigli, spiegazioni e lezioni dettate da noti professori specialisti e raggiungere, con miglior profitto, quel grado d'istruzione che impartiscono le Scuole pubbliche. - Per corsi completi teorici o professionali di Perito Elettrotecnico, Perito Commerciale, Perito Meccanico, Conduttore di Macchine Elettriche, Telegrafista, Telefonista, Disegno, Calligrafia, Scienze Fisiche e Naturali, per Corsi separati sulle diverse materie, per Corsi preparatori di Matematica inferiore e superiore, ecc. - *Chiedere programmi*: **Via San Quintino, 19 - TORINO.**

Presso la Scuola è pure istituito un Corso di Scuole Tecniche in base ai programmi governativi.

"L'uomo tanto vale quanto sa"

UN PROBLEMA GENIALMENTE RISOLTO

MOTO COR

MODELLO 1921 - TIPO 9 HP. - **L. 14.500**

GRAN DIPLOMA DELLA S. IND. NAZ. E DELLA LEGA ITALIANA DEGLI INVENTORI 1920

CHIEDERE CATALOGO

IDEATORE E AGENTE GENERALE
ARMINO MEZZO **TORINO**
VIA GIUSEPPE GRASSI, 6

NOTIZIE ED ECHI

Carri automobili da montagna.

In Francia è stato organizzato il concorso dei carri automobili da montagna, che ebbe luogo il 7 e 9 del febbraio scorso al monte Révard presso Aix-les-Bains. Il regolamento obbligava i concorrenti a soddisfare a tre serie di prove: 1° spazzamento della neve; 2° trazione sulle strade dei congegni necessarii alla manutenzione delle strade; 3° modi di organizzazione del turismo aereo, specie nei periodi di neve. L'altezza della neve al momento del concorso variava da m. 0,60 ad 1,50. In quanto si riferisce allo spazzamento della neve solo il carro Renault provvisto dapprima di un grande spazzaneve anteriore formato da due grandi superfici elicoidali potè presentarsi alle prove; ma esso fu presto bloccato dallo spessore della neve per una certa tendenza ad immergersi nella medesima; e risultato analogo si ebbe collo spazzaneve rimorchiato. Le prove dimostrarono che per l'efficacia di questi carri la neve non doveva lasciarsi accumulare in spessore eccessivo. Comunque risultò dal concorso che la soluzione di uno sperone spinto da un carro di montagna non poteva dare soddisfazione; mentre si giudicò preferibile il sistema di trazione con apparecchio posteriore, al modo dell'ordinaria trazione a cavalli. I risultati migliori si ottennero infatti col carro da montagna Hinstin, costituito da carri Citröen provvisti del dispositivo Regresse, rimorchiante lo spazzaneve e adoperato come carro di trasporto semplice. Si compone questo di due pulegge sulle quali si avvolge un nastro continuo di caucciù, portante alla superficie nervature longitudinali e trasversali formanti una assai efficace superficie di aderenza. Il peso della vettura è portato da un asse speciale fissato allo *châssis* a metà dell'intervallo tra le pulegge motrici del sistema di aderenza articolato. Questo carro con quattro persone non oltrepassava il carico di 100 grammi per cmq., e questa debole pressione specifica gli ha permesso di circolare su campi di neve che in certe parti toccavano lo spessore di un metro. La fig. 3 ci rappresenta la vista prospettica di questo interessante veicolo, mentre la fig. 4 ci dà il dettaglio del sistema di aderenza.

FIG. 3. - AUTOCARRO DA MONTAGNA.

FIG. 4. - CARRO AUTOMOBILE DA MONTAGNA: SISTEMA DI ADERENZA.

Un'automobile corazzata per servizio di polizia.

Gli americani col loro senso di praticità si sono occupati di far costruire una automobile blindata per servizio di polizia, che è rappresentata nella figura 5. Lo scopo della costruzione non è tanto di proteggere le persone, quanto di proteggere le parti vulnerabili della vettura in modo che una palla di revolver o di fucile non possa danneggiarla facilmente ed impedirne il funzionamento, comprendendosi perfettamente che senza tale protezione il veicolo avrebbe potuto essere posto facilmente fuori servizio.

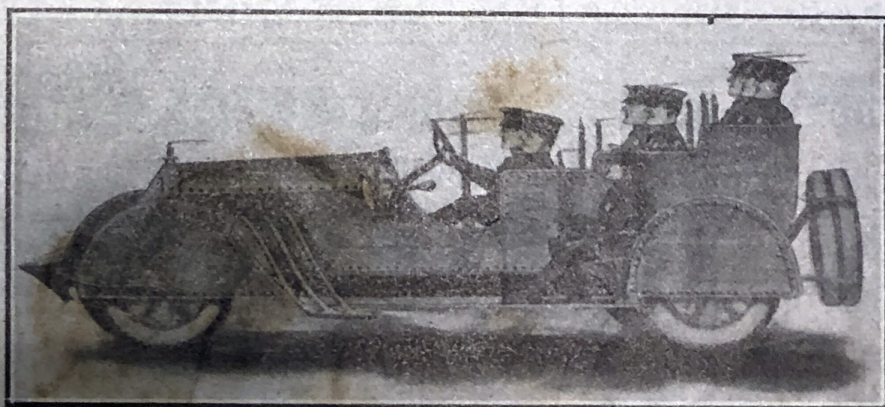



FIG. 5. - AUTOMOBILE BLINDATA PER SERVIZIO DI POLIZIA, USATA IN AMERICA.

NOTIZIE ED ECHI

Posa di linee telegrafiche o telefoniche volanti per mezzo dell'aeroplano.

Agli S. U. d'America recentemente sono state eseguite diverse prove per la posa di linee telegrafiche da campo a mezzo dell'aeroplano. Il tamburo che porta avvolto il filo non ha grandi dimensioni; a regolari intervalli viene abbandonato un peso con una bandiera da segnali che serve a fare riconoscere sul terreno la posizione della linea. Il sistema può riuscire molto utile per stabilire comunicazioni rapide fra un Comando e truppe distaccate.

Esperienze di segnalazioni delle nebbie e delle nubi per mezzo di palloni frenati.

Allo scopo di aiutare gli aviatori che volano sopra le nubi e la nebbia, si sta facendo attualmente una prova di segnalazioni per mezzo di palloni frenati sul tratto francese del percorso Parigi-Londra. Durante la nebbia o quando le nubi sono inferiori agli 800 metri vengono innalzati, in determinati punti lungo la rotta, i palloni frenati, che rimangono in ascensione dall'alba a mezz'ora dopo il tramonto. I palloni vengono sollevati al disopra delle nubi basse a m. 1500 d'altezza, e mai oltre i m. 2000. I cavi portano dei fuochi rossi ogni 300 metri ed i palloni dei segnali.

I palloni vengono abbassati sia quando le nubi sono al disotto degli 800 metri o il cielo sia coperto a metà, sia per attaccarvi i segnali, sia quando spira forte vento.

I piloti che navigano al disopra delle nubi o della nebbia si serviranno di questi palloni come fari per riconoscere la loro posizione e rettificare la rotta.

Ogni pallone inoltre porta un segnale indicante il plafond delle nubi nei dintorni del luogo di ascensione.

Speciali segnali sospesi al pallone indicano ancora quando l'atterraggio è impossibile per nebbia o foschia troppo densa al suolo e quando è possibile ma alquanto pericoloso per la permanenza di foschia o di nebbia intorno agli ostacoli più elevati delle vicinanze.

Importazione ed esportazione per via aerea in Inghilterra nel 1920.

Il valore della merce importata ed esportata per via aerea nello scorso anno ha superato il milione di sterline:

Importazione . .	sterline	677.047
Esportazione . .	»	339.108
	Totale sterline	1.016.155

Nell'ultimo trimestre ottobre-dicembre, il valore dell'esportazione ed importazione superò quattro volte il valore della merce trasportata nel corrispondente trimestre del 1919, quantunque ci sia stata una riduzione di traffico nel mese di dicembre.

La merce più trasportata consisteva in vestiario e pellicce. Dalla Francia fu importata merce, sul genere vestiario per donna, del valore di sterline 307.500, e pure dalla Francia pellicce per un valore di sterline 78.000.

Per l'esportazione fu trasportata merce di genere diverso.

L'ENIT e l'assicurazione bagagli.

Nel numero precedente abbiamo diffusamente parlato del nuovo sistema di Assicurazione bagagli presso le Ferrovie.

Facemmo anche cenno alle trattative che si svolgevano fra l'Enit e la Compagnia assicuratrice, per mettere in grado gli Uffici di Viaggio e Turismo in Italia, e fra breve anche quelli all'estero, di disimpegnare questo importantissimo servizio.

Senonchè mentre il precedente numero delle *Vie d'Italia* era in macchina, l' Enit aveva raggiunto gli accordi con la Compagnia e i suoi uffici hanno subito iniziato il nuovo servizio assicurazione bagagli.

Per le esigenze del turista e del viaggiatore d'affari che hanno bisogno di assicurare il proprio bagaglio per periodi piuttosto lunghi è stato creato il sistema di assicurazione bagagli a mezzo della polizza.

La polizza è valida per ben sessanta giorni e chi prevede o stabilisce un soggiorno o un

viaggio a scadenza più lunga, non ha che da richiedere due polizze anzichè una, anche contemporaneamente: basta assicurarsi che la validità dell'una sia stata datata immediatamente dopo la scadenza dell'altra.

La sveltezza di questo mezzo d'assicurare i propri bagagli ha del geniale, per la sua semplicità.

Basta darne il valore; niente visita dei bagagli, nessun controllo.

La polizza viene rimessa al richiedente per il valore complessivo che si vuol assicurare e sulla stessa non occorre altro che segnare il proprio cognome, la data e il timbro dell'Ufficio che l'emette.

Chi ha bisogno di varcare la frontiera, può richiedere un tipo di polizza speciale che viene detta appunto polizza-mondiale.

L'assicurato in qualsiasi nazione potrà chiedere i danni per eventuali furti, semplici sottrazioni di merce ai propri bagagli, ecc. L'inoltro del reclamo non richiede alcuna speciale istruzione, poichè tutte le notizie del caso sono specificate chiaramente sulla polizza.

Per comodità dei nostri consoci e dei lettori che seguono la nostra *Rivista,* diamo un primo elenco degli Uffici Viaggi e Turismo dell'Enit in Italia che attualmente disimpegnano un così utile servizio per i viaggiatori.

TORINO — Ferrovie dello Stato — Ufficio Viaggi e Turismo — 2, Piazza Castello, ang. Via Barbaroux.

MILANO — Ferrovie dello Stato — Ufficio Viaggi e Turismo — 16, Via S. Margherita.

VENEZIA — Ferrovie dello Stato — Ufficio Viaggi e Turismo — 49-50, Piazza S. Marco.

TRIESTE — Ferrovie dello Stato — Ufficio Viaggi e Turismo — 2, Via della Borsa.

Statistiche retrospettive.

Per dare un esempio dell'importanza delle industrie turistiche sulla economia delle nazioni è interessante conoscere quale sia stata — secondo rigorose statistiche ufficiali — l'affluenza di forestieri nei tre versanti del gruppo del Monte Bianco durante l'intero anno 1913. Si tratta di ben 400.000 turisti sul versante francese, 350.000 su quello svizzero e 275.000 sull'italiano. Si calcola che complessivamente essi abbiano lasciato nella regione oltre 52 milioni di franchi o lire. Una cifra che deve far meditare i nostri uomini di governo, che non sempre si dimostrano persuasi del valore dell'opera degli Enti e delle Associazioni che promuovono il turismo.

La Conferenza di Stresa per i trasporti internazionali.

Si è riunita nel mese scorso per concretare gli accordi per il materiale e gli orari delle principali comunicazioni internazionali nonchè quelli, interrotti dalla guerra, miranti a facilitare e disciplinare per la comodità del pubblico e pel miglioramento del servizio ferroviario, lo scambio del materiale rotabile fra le amministrazioni dei vari paesi.

Su quest'ultima materia prima della guerra esistevano tre diversi regolamenti fra le varie ferrovie di Europa. Le nostre ferrovie di Stato hanno presa l'iniziativa di unificarli ed è stato così approvato un regolamento unico che entrerà in vigore al primo gennaio del prossimo anno. È stata così costituita la nuova grande *Unione Internazionale Veicoli,* alla quale partecipano tutti i paesi d'Europa aventi ferrovie a scartamento normale: essa sarà diretta da un Comitato composto di rappresentanti del Belgio, Francia, Germania, Italia e Svizzera.

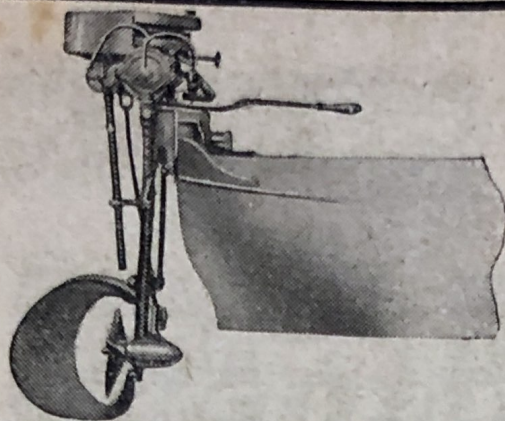
Per quanto riguarda le comunicazioni internazionali, nella conferenza si sono presi accordi per i seguenti miglioramenti:

attivazione per l'autunno di un nuovo orario del treno celere di lusso Simplon-Orient-Express, allo scopo di ristabilire la coincidenza a Milano verso Chiasso, Basilea, Bruxelles e Ostenda, venuta a mancare col 1° di giugno;

modificazione d'orario del nuovo diretto Costantinopoli-Trieste, attivato il 1° giugno, per metterlo in coincidenza a Trieste col nuovo treno Trieste-Parigi;

istituzione di una coppia di treni di lusso trisettimanali per il periodo 15 dicembre-30 aprile fra Vienna, Nizza e Cannes via Leoben, Tarvisio, Venezia, Milano, Genova, Ventimiglia;

per le comunicazioni invernali fra Roma e la Riviera, attivazione di un servizio quotidiano di carrozze con letti fra Roma e Nizza dal 15 dicembre al 15 maggio.

per le comunicazioni fra la Francia e la Riviera italiana prolungamento fino a S. Re-

I MOTORI FUORI BORDO

"ARCHIMEDE"

non danno vibrazioni e sono preferiti perchè hanno

DUE CILINDRI EQUILIBRATI

UN ANNO DI GARANZIA - FORZA DA 2 HP A 5 HP
— PRATICITÀ — FUNZIONAMENTO PERFETTO —

SOCIETÀ INDUSTRIALE ITALO-SVEDESE

Via XX Settembre, 32 - **GENOVA** - 32, Via XX Settembre

Cercansi subagenti

GAZ IN OGNI LUOGO

CON APPARECCHI

BREVETTI TALMONE

UTILIZZANTI BENZINA PESANTE

SENZA NOIE DI CONTRAPESI
NÈ MOVIMENTO DI OROLOGERIA
SENZA PERICOLO DI SCOPPIO

UTILI

ai Privati
ai Professionisti
agli Industriali
di ogni categoria.

TORINO
CORSO FRANCIA N. 25

Rappresentanti:

LOMBARDIA, VENETO, EMILIA: N. Paganini - Via Monte Napoleone, 39 - MILANO.

SPAGNA: C. Tamagno Balmes, 12 - 1° BARCELONA.

SOC. AN. VETTURETTE **"TEMPERINO"**

Viale Stupinigi 802 - **TORINO** - Telefono N. 90-17

VETTURETTA RAPIDA, LEGGERA, ECONOMICA

Supera qualsiasi salita - Resiste su qualunque percorso

Produzione annua N. 1800 Macchine

MOTORE TEMPERINO - 8-10 HP. 1920

Alesaggio 85 - Corsa 89 - Giri 2800

mo di una coppia di treni rapidi francesi dal 1° gennaio al 30 aprile con una carrozza a letti Parigi-S. Remo ed attivazione di una coppia di treni locali di 1ª classe fra Cannes e S. Remo dal 1° gennaio al 30 aprile;

infine effettuazione giornaliera anzichè trisettimanale dei treni celeri di lusso Parigi-Roma dal 1° gennaio al 15 maggio, con aggiunta di una nuova coppia di comunicazioni notturne fra Parigi e Torino a mezzo dei treni M B e B M opportunamente modificati.

L'elettrificazione ferroviaria in Italia.

È stata recentemente deliberata l'elettrificazione della linea ferroviaria che diramandosi da Santhià, su la Torino-Milano, sale a Biella.

Si tratta di una linea lunga 29 chilometri e 600 metri, con una pendenza gradatamente crescente, che dal 4 per mille nei primi 13 chilometri, raggiunge nel restante tratto una media del 10 per mille.

L'elettrificazione è stata ritenuta opportuna per lo sviluppo del traffico, che dopo il 1919 è andato aumentando con costante progressività, e per l'aumento considerevole delle spese di trazione che, da meno di 300.000 lire all'anno prima della guerra, hanno raggiunto in questi ultimi esercizi il milione, e sono assorbite in massima parte dal costo del carbone.

Essa dovrà essere attuata col sistema della trazione a corrente continua alla tensione di 4000 volts in linea con motori avvolti per 2000 volts posti in serie due a due. Richiederà un consumo di energia di 8000 Kwh. al giorno, fornita da una sottostazione che sarà impiantata presso Verganasco.

Per la trasformazione è stata preventivata una spesa di 6 milioni e mezzo (linee di contatto e di alimentazione, sottostazione, locomotori, ecc.), più un altro milione occorrente per lavori lungo la linea e per altro materiale rotabile. Circa due milioni di spesa sono previsti per la costruzione della nuova stazione merci a Biella, capace di un 400 vagoni e con uno sviluppo di binari di più di 9 chilometri.

I lavori di trasformazione verranno eseguiti dal « Consorzio Elettrotrazione » di Milano.

La scelta del sistema ha dato luogo a molte discussioni; soprattutto per il fatto che la linea si collega alla Milano-Torino su cui verrà applicato il sistema trifase e su cui si propone poi eseguire un servizio diretto Torino-Biella senza trasbordo a Santhià, ed anche perchè pare si intenda ora costruire la Novara-Biella, pure a trazione elettrica col sistema trifase.

Fra la fine di maggio e la prima quindicina di giugno si è svolto il IX Giro ciclistico d'Italia: la massima prova nazionale nel campo dello sport della bicicletta — quella in cui converge, con interesse talvolta persino morboso, l'attenzione delle folle sportive italiane — ha avuto anche quest'anno un esito entusiastico e clamoroso; ritorneremo, nel prossimo fascicolo delle *Vie d'Italia*, con un esame critico dei suoi risultati, sulla « randonnée » compiuta da un capo all'altro della penisola; ma ci preme fin d'ora far rilevare come la grandiosa corsa a tappa abbia ottenuto anche nel 1921 un plebiscitario e trionfale successo, adunando attorno a sè tutta la fede e tutti i generosi slanci di cui è capace il popolo italiano per celebrare la più degna « razza » annuale della forza e della giovinezza.

***

Insieme al ciclismo, gli sports del motore hanno registrato nel mese scorso alcuni tra i loro più importanti e classici avvenimenti dell'annata: primo, tra gli altri, la disputa della XII Targa Florio.

La prova siciliana che, nel suo libro d'oro, accanto ai nomi dei più celebrati « assi » nostri del volante — quali Nazzaro, Cagno, Trucco, Ceirano — registra quello del francese Boillot, è stata vinta quest'anno da un « gentleman »: il conte Giulio Masetti, di Firenze, il quale ha demolito tutti i « records » precedenti.

Il terreno della corsa — svoltasi il 29 maggio u. s. — era costituito dai 108 km. del piccolo Circuito delle Madonie, svolgentesi, dalla stazione di Cerda (sulla Palermo-Messina) a Caltavuturo, Polizzi, Collesano, Campofelice, in una ridda continua di dislivelli e di curve. Quest'ultime ascendono a ben mille e quattrocento; e poichè il circuito doveva essere percorso quattro volte, si aveva un totale di ben cinquemila e seicento « virages » imposti ai partecipanti alla Targa.

Trentaquattro macchine prendevano il *via* nel mattino dell'ultima domenica di maggio: e due di esse germaniche (Mercedes). Una delle vetture straniere aveva al volante Sailer, superstite dell'ultimo Grand Prix dell'A.

Burroughs Calculator

NOTIZIE ED ECHI

C. F. (1914), in cui la Casa di Stoccarda otteneva una strepitosa vittoria sull'industria automobilistica dell'intera Europa.

Era nota la preparazione scrupolosa compiuta sul percorso dalle macchine e dai piloti stranieri: tale fatto, congiunto alla meticolosa predisposizione di ogni più minuto particolare tecnico e alla ben nota valentia di guida di Sailer, faceva temere un'affermazione straniera nella prima grande prova automobilistica italiana del '21.

Ma il pronostico dei pessimisti veniva fortunatamente smentito dai fatti: dopo una lotta, che ebbe — per minuti e per ore — intensità e carattere veramente drammatici — Giulio Masetti riusciva, infatti, a precedere in classifica, di circa due minuti, il biondo ingegnere di Stoccarda. Il cronometro registrava ore 7 25' 05'' per il vincitore ed ore 7 27' 16'' per il suo più diretto rivale.

Ma la caratteristica saliente della XII Targa Florio — al di là del duello terminato colla vittoria dell'italiano — era costituita dal crollo di tutti i « records » precedentemente stabiliti sul circuito delle Madonie. Il miglior tempo, sino al 29 maggio u. s., spettava al francese Boillot che vinceva l'XI Targa Florio, nel 1919, in ore 7 51' e 1/5: ebbene, tale tempo veniva migliorato, non solo da Masetti e da Sailer, ma anche da Campari, Sivocci, Ferrari, Foresti, Moriondo e Minoja, classificatisi nell'ordine dietro i due «leaders» della classica prova siciliana.

Anche il « record » del giro, detenuto da Boillot in 1h 54' 36'' 2/5, è stato abbassato da Sailer, Masetti, Sivocci, Ferrari e Campari: il pilota tedesco è divenuto il nuovo *recordman* coll'ottimo tempo di 1h 47' 3'' 2/5.

***

Gli ottimi risultati tecnici e sportivi della XII Targa Florio hanno confermato quelli già registrati per la V Parma-Poggio di Berceto, dell'8 maggio, nella quale balzava alla vittoria il marchese Paolo Carlo Niccolini di Firenze, demolendo egli pure ogni precedente « record » sulla distanza.

Così due « gentleman » — fiorentini entrambi — ottenevano, a distanza di pochi giorni, la più ambita affermazione, rivelandosi piloti di sicura classe e dimostrando i rapidi progressi e le continue conquiste dello sport automobilistico.

Ma insieme al ciclismo e all'automobilismo anche il motociclismo deve essere posto nel novero degli sports in continuo e meraviglioso divenire. Le prove di campionato italiano — dodici nell' intera stagione — si susseguono di quindici in quindici giorni, adunando intorno agli « assi » della bicicletta a motore il favore e l'entusiasmo delle folle. Molte altre prove (corse in circuito e in salita; marcie di resistenza) si effettuano a cura di comitati e di clubs con costante successo.

Tale splendido rigoglio di attività nel campo dello sport motociclistico contribuisce senza dubbio alla diffusione della più economica e pratica forma di veicolo a motore, destinato alle migliori fortune nel campo del turismo ed anche dell'intera economia nazionale.

Limitandoci all'esame delle più importanti gare sportive — quelle di campionato — dobbiamo rilevare che dopo il Circuito del Tevere e quello di Brescia, la prima corsa in salita del 1921 — la Parma-Poggio di Berceto — segnava una nuova vittoria assoluta di Biagio Nazzaro che — seguito a brevissima distanza da Miro Maffeis — segnava il miglior tempo della propria categoria (1000 cmc. di cilindrata) e della giornata: Garanzini, Maggi e Slawitz vincevano rispettivamente le categ. 350, 500 e 750 cmc.

Il Trofeo del Lario e della Valassina — disputato il 29 maggio e battezzato non a torto « Tourist Trophy d'Italia » per la rassomiglianza del suo percorso con quello della più classica prova inglese e europea — costituiva la quarta prova dei campionati italiani ed una delle più belle manifestazioni motociclistiche dell'annata. Attraverso le difficili strade lariane e vallassinesi Ruggeri vinceva la categoria 1000 cmc. e stabiliva il « record » della giornata, seguito a soli 10'' da Miro Maffeis che — dopo questa corsa — manteneva ancora il ruolo di « leader » nel campionato della propria categoria, seguito nell'ordine da Ruggeri, Domenico Malvisi, Nazzaro e Winkler.

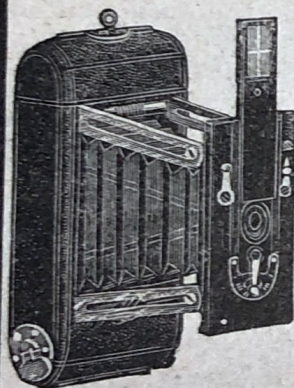
Il parmense Fiaccadori, vincendo nel trofeo del Lario, si portava in testa alla classifica delle 750 cmc. con breve distacco da Tanzi, Rava, Madrulli, Castagno, Slawitz e Spallanzani.

Ernesto Vailati alle precedenti vittorie una nuova ne aggiungeva il 29 maggio; così egli consolidava la sua posizione di assoluto dominatore nella cat. 500, precedendo Dall'Olio, Acerboni, Morabito e Maggi.

Cocchi, giungendo terzo nel Trofeo del Lario, ritoglieva il primato delle 350 cmc. a Garanzini, rimasto ottimo secondo davanti a Gambini, Carbonin e Fergnani — quest'ultimo vittorioso nella prova lariana.

***

Il campionato di football continua, sfidando la canicola e il solleone, la serie delle semifinali di campionato italiano. Nè manca an-

cora — sui campi assolati — la solita folla rumorosamente entusiastica dei mesi invernali, ad onta della spietata concorrenza da parte di piste e di velodromi.

Nel girone *A* il Bologna appare ormai come un sicuro dominatore al quale non dovrebbe mancare l'ammissione alle finali, mentre — al momento in cui scriviamo — le sorti sono ancora incerte nel girone *B* tra Doria e Alessandria. Dopo il « forfait » dell'Internazionale, la Pro-Vercelli non sembra aver più rivali nel girone *D*, a meno che l'U. S. Torinese non voglia fornirci una grossa sorpresa... Nel girone *C* le sorti non sono ancora decise tra Torino e Legnano.

Nell'Italia Centro-Meridionale Pisa e Fortitudo — rispettivamente campioni della Toscana e del Lazio — si contendono il primo posto nel girone *A;* nel girone *B* l'U. S. Livorno pare non debba temere nè la Lazio, nè il Naples che la seguono in classifica.

⁂

Gli sports atletici — specialmente l'atletica leggera nella sua più popolare forma: il podismo —, il ciclismo su pista, l'ippica, il canottaggio (il nuoto è, quest'anno, in ritardo) sono gli altri sports di stagione che — oltre i particolarmente ricordati — si dividono i favori dei pubblici italiani.

Per gli sports atletici giova ricordare le recenti riunioni di Londra e di Praga, nelle quali i nostri rappresentanti — e specialmente l'olimpionico marciatore Ugo Frigerio — colsero larga messe di allori. Essi ci compensano ad usura dell'ostracismo — decretato dal Congresso Olimpionico, adunatosi a Losanna — al nostro paese, con l'assegnare le Olimpiadi 1924 alla Francia, ipotecando anche il 1928 per la Danimarca!

Nel ciclismo su pista i fatti salienti sono costituiti dalle prove del campione del mondo di velocità — Rob Spears — e dal netto affermarsi su tutti gli *sprinters* europei dello svizzero Kauffman, contestato, però, dai nostri migliori e specialmente da Verri.

L'ippica ha avuti i suoi *great events* nei due grandi premi della riunione milanese: il Commercio e l'Ambrosiano. Il primo terminava con la vittoria di Valerius della scuderia Cella, montato dall'ottimo Varga.

Tra gli avvenimenti di canottaggio, il più importante da ricordare è il tradizionale match Piemonte-Lombardia, svoltosi il 30 maggio a Lecco, e terminato — contro ogni previsione — con la vittoria dell'« otto » torinese della Cerea davanti all'equipaggio «G. Sinigaglia » della Lario di Como.

In *Rassegna d'arte antica e moderna,* gennaio 1921, L. Serra illustra un soffitto a stucchi già nel palazzo Corboli di Urbino, distaccato nel 1919 e adattato al cielo di una sala del palazzo Ducale di quella città. È opera del valente plastico urbinate Francesco Brandani, morto nel 1575, noto per il leggiadrissimo *Presepio* nella chiesa di S. Giuseppe, ma non ancora generalmente apprezzato in tutto il suo valore perchè la sua operosità si svolse tutta nella Marca settentrionale.

Il soffitto in questione comprende tre grandi figurazioni e due piccole. In quelle sono rappresentati un *Convito,* un *Festino sacro,* una *Battaglia navale;* in queste l'*Assalto ad una città* e l'*Abbattimento delle sue mura.* Il Serra afferma che queste rappresentazioni hanno solo carattere decorativo; ma, sia dall'enunciazione dei soggetti, sia da un giudizio sommario sulle riproduzioni, ci pare di trovare in essi un'unità di concetto e dubitiamo che si riferiscano a qualche avvenimento di storia sacra od orientale.

Del **pulpito di Dante,** interessante prodotto della scultura toscana nel XII secolo, discorre con sapienza ed acume Art. John Rusconi in *Emporium,* feb. 1921. Che Dante abbia parlato da quel pulpito, quando esso si trovava nella chiesa di S. Piero a Scheraggio (demolita nel 1561 per far posto al palazzo degli Uffizi ed oggi non ne resta che una colonna nel vestibolo di esso palazzo e un frammento di muro esterno in via della Ninna), è tradizione antica ma non provata. Esso, scomposto al tempo della distruzione della chiesa, fu ricomposto soltanto nel 1782 nella chiesetta solitaria di S. Leonardo in Arcetri, ma in maniera molto inabile. Poggia ora su due colonne e si addossa ad una parete, mentre forse originariamente posava su quattro

colonne. Al disopra fu, nella ricostruzione, collocato un pesante architrave, che sostiene i parapetti adorni di sei bassorilievi collocati due a due in ognuno dei tre lati liberi, ma disposti, nel rifacimento, senza ordine logico. Nella fronte si vedono l'*Epifania* e l'*Albero di Jesse;* in un secondo lato, la *Natività* e la *Deposizione;* nel terzo, la *Presentazione al tempio* e il *Battesimo*. Non è improbabile che vi fosse un quarto lato, le cui storie sono andate perdute: si ricordi che per qualche tempo il pergamo ebbe tre soli bassorilievi e gli altri stettero murati nella *Compagnia degli Stipendiati*. Anche le cornici dei bassorilievi furono malmenate e, dove mancavano, sostituite con rifacimenti in pietra serena e parte della incassatura dei bassorilievi venne imitata con una cornice di gesso dipinto. I bassorilievi hanno grande interesse storico-artistico, specialmente l'albero di Jesse, figurazione frequente nell'arte francese, ma rara nell'arte italiana. Da noi si vede ad esempio in un codice XII sec. della Vaticana, in un portale del battistero di Parma, dell'Antelami, nel duomo di Borgo S. Donnino. La rappresentazione dell'Antelami si può credere derivata dall'arte francese e forse l'artista del pergamo fiorentino fu uno scolaro dell'Antelami, ciò che rischiarerebbe notevolmente le oscure origini della scultura toscana. Per ultimo è da ricordare una tradizione antica fondata sopra la cronaca del Villani, che cioè il pulpito provenga da Fiesole e di là sia stato trasportato a S. Piero nel 1010; ma la storia di Ricordano Malespini, che fu la fonte della cronaca del Villani, parla di una finestra rotonda e non di un pergamo e i caratteri stilistici e iconografici di questo vietano di assegnargli una così grande antichità.

E. CANZIANI e A. VAN GENNEP. — *Costumes, moeurs et légendes de Savoie*. - Lib. Dardet, Chambery. — Contiene, fra l'altro, interessanti notizie intorno al Gran S. Bernardo ed al Cenisio.

C. JONA. — *L'architettura rusticana in valle d'Aosta*. — Torino, Crudo, 4°, tav. 25. - L. 30.

A. M. VICENTINI. — *S. Maria dei Servi in Venezia*. - Treviglio, Messaggi, 16°, pag. 107 - tavole: L. 10.

Il Patrimonio storico artistico della Congregazione di Carità di Modena (introduz. di Bertoni e Nascimbeni). Modena, Orlandini, pag. 106, tav. 59. L. 100.

B. BRUNELLI. — *I teatri di Padova dalle origini alla fine del Sec. XIX*. - Padova, Dragi, 1921, pag. 542 - L. 45.

DUDAN ALESSANDRO. — *La Dalmazia nell'arte italiana. Venti secoli di civiltà* (in due volumi). — Vol. I: *Dalla Preistoria all'anno* 1450 (con 138 illustrazioni tirate a parte). — Milano, Fratelli Treves, editori, 1920, in-8, pp. 224: L. 25.

PELICELLI NESTORE. — *I monumenti nell'Agro Parmense. - Salsomaggiore e dintorni*. — Parma, Tipo-Litografia Ferdinando Zafferi, 1920, in-16, illustraz., pp. 35-XXXIX.

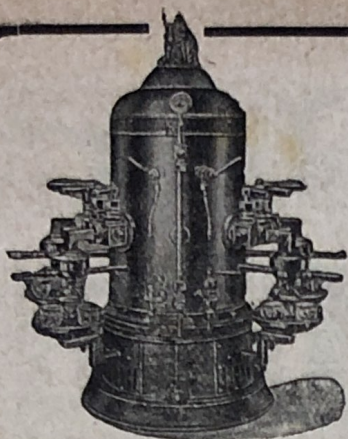
DIETHELM J. — *Handbuch d. Schweizer Hotelbau*, 1920, in- 8 gr., con 86 inc. e 5 tavole. — Dep. Libreria Hoepli: L. 60.

Nuove iscrizioni e variazioni

nell' elenco dei Soci del T. C. I. dal 15 aprile al 15 maggio 1921.

Soci Fondatori della Sede (1)

2099. BERTI SILVIO, San Paolo; 2100. CANEPA ANTONIO, Chiavari; 2101. COMPAGNIA EUROPEA, Roma; 2102. CONTI GUGLIELMO, Milano; 2103. CORMANNI ANGELO, Nosate; 2104. DELFINO CARLO, Porto Alegre; 2105. DETTONI GUIDO, Milano; 2106. DETTONI UGO, Venezia; 2107. LOMBARDO UGO, Alessandria Egitto; 2108 MAZZITELLI RICCARDO, Reggio Calabria; 2109. NEGROTTO CAMBIASO marchese PIERO, Genova; 2110. RAISS GIORGIO, Alessandria Egitto; 2111. RONCORONI ITALO, Varese; 2112. SOCIETÀ di NAVIGAZ. a VAPORE, Trieste; 2113. WINDSPACH WALTER, Monfalcone; 2114. ZANARDI UGO, Trieste.

TOTALE 16.

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione Vitalizia al T.C.I., mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci benemeriti (1)

Bistagno, Angelo Remolif; Bolzaneto, Domenico Peroldi; Caselle Torinese, Petiva Riccardo; Como, Monza Felice; Cortona, De Rosa Antonio; Genova, Pellati Nicolò; Gorgonzola, Agostino Lantieri; Gorizia, Bressan Carlo; Milano, Piantanida Santino Luigi; Peri, Lugli Severino; Piacenza, Rocca Giuseppe; Rho, Domenico Luzzi; Rimini, Alfonso Zaghini; Roma, Venè Mario; Udine, Da Tos Nicolò. TOTALE 16.

(1) Per ragioni di indole economica i segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 10 settembre 1919, sono stati modificati nel modo seguente:
al Socio presentatore di 10 nuove adesioni, la medaglia di bronzo;
al Socio presentatore di 50 nuove adesioni, la medaglia d'argento piccola;
al Socio presentatore di 100 nuove adesioni, la medaglia d'argento grande;
Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza:
ai Soci che presentano cinque nuove adesioni;
ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acquistano il blocco della carta d'Italia.
Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Soci vitalizi.

Acqui, 1; Acri, 1; Alessandria, 1; Alessandria Egitto, 2; Allschwild, 1; Ancona, 1; Aosta, 1; Aquila, 1; Ardenza, 1; Ascoli Piceno, 1; Asmara, 1; Aviano, 2; Barcellona, 1; Barentù, 1; Bari, 1; Bergamo, 1; Bologna, 7; Bondeno, 1; Brescia, 1; Brugherio, 1; Buenos Aires, 5; Bussoleno, 1; Cagliari, 1; Cairo, 1; Callao, 1; Campiglia Cervo, 1; Canavese, 1; Catania, 2; Chiavari, 1; Codogno, 1; Como, 1; Costantinopoli, 2; Enemonzo, 1; Faenza, 1; Feltre, 1; Ferrara, 1; Firenze, 5; Fiume 2; Frattamaggiore, 1; Gallarate, 1; Galliate, 1; Gardone, 1; Gavorrano, 1; Genova, 6; Godoy Cruz, 1; Guayquil, 1; Lama dei Peligni, 1; La Plata, 2; Lombriasco 1; Los Angeles, 1; Macerata, 1; Malo, 1; Marostica, 1; Marsala, 1; Mendoza, 1; Messina, 1; Milano, 20; Modena, 2; Napoli, 1; Narni, 1; Novara, 1; Novi Ligure, 1; Omegna, 1; Oneglia, 1; Oristano, 1; Padova, 1; Parma, 1; Piacenza, 1; Pinerolo, 1; Ponte Canavese, 1; Porto Alegre, 2; Pradalunga, 1; Prato Toscana, 1; Punta Arenas, 1; Rodeo de la Cruz, 1; Roma, 6; Rosazza, 3; Salerno, 1; Salto, 1; Sao Carlos, 1; San Francisco, 1; San Giorgio a Cremano, 1; San Giorgio di Nogaro, 1; Sannazzaro de' Burgondi, 1; San Paolo, 1; San Remo, 2; San Martin de Las Escobas, 1; Sassari, 3; Sassuolo, 2; Scalanova, 1; Secdovacca, 1; Sheffield, 1; Sierre L. T. Vallese, 1; Sizzano, 1; Solarino, 1; Spezia, 1; Sternatia, 1; Tacubaya D. E. 1; Tenero Contra, 1; Torino, 5; Torremaggiore 2; Trento 1; Trevisago, 1; Trieste, 6; Valenza Po, 1; Valle Mosso, 2; Venezia, 2; Verona, 1; Vicenza, 1; Zagabria, 2. TOTALE 180.

Soci quinquennali.

Alessandria d'Egitto 4; Birmingham 1; Cairo 2; Genova, 2; Lewes, 1; Locarno, 1; Mantova, 1; Mignanego, 1; Milano, 3; Narni, 1; Novoli, 1; Oristano, 1; Oulx, 1; Palermo, 2; Parma, 1; Pontebba, 1; Sampierdarena, 1; Tampico, 6; Torino, 1; Vicenza, 1 TOTALE 33.

Soci annuali.

ALESSANDRIA 3; Acqui 1; Asti 1; Casale Monferrato 3; Cerreto Grue 1; Ovada 3; San Salvatore Monferrato 1; San Sebastiano Curone 1; Tortona 1.
ANCONA 1; Fabriano 8; Osimo 2; Senigallia 4.
AQUILA — Opi 1; Popoli 1.
AREZZO — Camucia 2; Cortona 24; Meleto Valdarno 1; Rassina 1.
ASCOLI PICENO — Fermo 1; Grottammare 1; Porto San Giorgio 1.
AVELLINO 1; Calabritto 1; Savignano Greci 1.
BARI 1; Mola 1.
BELLUNO 4; Agordo 3; Auronzo 1; Castello Lavazzo 1; Domegge 2; Feltre 1; Longarone 2; Mel 3.
BENEVENTO — San Lupo 1.
BERGAMO 7; Calolzio 1; Cividate al Piano 1; Gandino 1; Lenna 1; Martinengo 1; S. Pellegrino 1.
BOLOGNA 18; Anzola Emilia 1; Castel del Rio 1; Imola 1; Persiceto 2; Praduro e Sasso 1; San Pietro in Casale 4; Sant'Agata Bolognese 1.
BRESCIA 5; Chiari 1; Iseo 1; Leno 1; Toscolano 1; Verolanuova 1.
CAGLIARI 27; Bari Sardo 1; Bosa 1; Jerzu 12; Lanusei 3; Pula 1; San Marco Mogoro 1; San Gavino 1; Sanluri 1; Selargius 1; Tuili 1; Ulassai 1.
CALTANISSETTA — Niscemi 1.
CAMPOBASSO — Busso 1; Civitanova del Sannio 3; Venafro 1.
CASERTA — Piedimonte d'Alife 2; Riardo 1; S. Maria Capua Vetere 1.
CATANIA 1; Acireale 1; Nicosia 1.
CATANZARO 1; Nicello 1.
CHIETI — Lama dei Peligni 1; Lanciano 1; Pescara 2.
COMO 1; Angera 1; Barzago 1; Besano 2; Bizzozero 1; Brusimpiano 1; Colico 1; Caravate 1; Castronno 1; Ello 1; Fino Mornasco 1; Induno Olona 1; Lecco 1; Luino 4; Margno 1; Menaggio 1; Morazzone 1; Pianello Lario 1; Porto Ceresio 1; Romano Brianza 1; Ronchiano 1; Sormanno 1; Veniano Inferiore 1; Viggiù 1.
COSENZA — Carpanzano 2; Mangona 1; Rogliano 1.
CREMONA 2; Casalmaggiore 1; Crema 1; Dovera 1; Piadena 2.
CUNEO — Busca 1; Garessio 1; Mondovì 1; Rossana 1; S. Dalmazzo di Tenda 2; Santa Vittoria d'Alba 1; Tarantasca 2; Venasca 1.
FERRARA — Argenta 1; Bondeno 2; Portomaggiore 1.
FIRENZE 24; Empoli 2; Impruneta 1; Palazzuolo di Romagna 1; Pistoia 2; Prato Toscana 1; S. Godenzo 9.
FOGGIA 1; San Marco la Catola 1; Sansevero 2; Torre Maggiore 2.
FORLI' 2; Corpolo 1; Rimini 3; Saludecio 1.
GENOVA 27; Cavi di Lavagna 1; Cengio 1; Certosa di Rivarolo Ligure 1; Chiavari 1; Cogoleto 2; Cornigliano Ligure 1; Masone 1; Pegli 1; Quarto dei Mille 1; Quinto al Mare 1; Sampierdarena 4; San Francesco d'Albaro 1; Sarzana 1; Sestri Ponente 2; Spezia 6; Vado Ligure 1.
GIRGENTI 2; Casteltermini 7; Cattolica Eraclea 1; Racalmuto 2.
GROSSETO 1; Campagnatico 1.
LECCE — Carosino 2; Corsano 1; Galatina 1; Gallipoli 1; Nardò 1; Spongano 1; Taranto 7; Trepuzzi 2.
LIVORNO 1.
LUCCA 2; Pietrasanta 1; Ponte a Moriano 2.
MACERATA 1; Camerino 1; Pausula 1; Recanati 1.
MANTOVA 2; Bozzolo 3; Campitello 2; Casaloldo 1; Cesole 1; Gonzaga 1; Guidizzolo 1; Moglia 2.
MASSA e CARRARA — Carrara 1; Groppoli 1.
MESSINA 5; Cesaro 1; Furnari 1.
MILANO 100; Balsamo 1; Bareggio 1; Boschetto di Trenno 1; Buffalora Ticino 1; Busto Arsizio 2; Busto Garolfo 3; Canegrate 1; Casalpusterlengo 1; Cerro Maggiore 1; Codogno 2; Colombera 1; Corsico 2; Desio 1; Gallarate 3; Gorgonzola 14; Gorla I 1; Greco Milanese 1; Lodi 4; Meda 1; Rho 1; Sant'Angelo Lodigiano 2; S. Vittore Olona 1; Saronno 1; Seregno 1; Vanzago 1.
MODENA — Carpi 2; Fanano 1; Quartirolo di Carpi 1.
NAPOLI 8.
NOVARA 1; Alagna Valsesia 4; Biella 4; Bulliana 1; Cannero 6; Caresana 1; Cireggio 1; Coggiola 2; Domodossola 1; Ghemme 1; Ghiffa; 1; Mongrando 1; Quarna Sotto 1; Santhià 1; Tollegno 1; Vercelli 2; Vigliano Biellese 1.
PADOVA 5; Battaglia 1; Campodarsego 1; Casale di Scodosia 1; Cittadella 1.
PALERMO 6; Petralia Soprano 1.
PARMA 3; Fornovo Taro 3; Sorbolo 2; Zibello 1.
PAVIA 1; Landriano 1; Mortara 1; Pieve Porto Morone 1; Sartirana Lomellina 1; Vigevano 2; Voghera 2.
PERUGIA 4; Amelia 1; Beroide di Spoleto 1; Corciano 1; Pietralunga 1; Passignano 1; Sant'Anatolia di Narco 1.
PESARO 3; Fano 1; Petriano 1; San Lorenzo in Campo 1; Urbino 1.
PIACENZA 6; Pianello Val Tidone 1; Ponte dell'Olio 1.
PISA 2; Bientina 1; Calci 1; Campiglia Marittima 1; Cascina 1; Navacchio 2; Venturina 1.
PORTO MAURIZIO — Bordighera 1; Calvo 1; Carpasio 1; Latte 2; Oneglia 4; Ospedaletti 1; Pigna 1; Torri 1; Ventimiglia 2; Verezzo S. Donato 1.
POTENZA — San Costantino di Rivello 1; Viggiano 1.
RAVENNA 1; Castiglione di Cervia 3.
REGGIO CALABRIA 2; Ardore Marina 1; Bagaladi 2; Villa S. Giovanni 1.
REGGIO EMILIA 4; Barco 1; Castagneto 1; Castelnovo Monti 3; Reggiolo 2; Scandiano 1.
ROMA 61; Ceccano 2; Frascati 1; Tuscania 1; Viterbo 2.
ROVIGO — Adria 1; Cavanella Po 1; Occhiobello 1.
SALERNO 6; Castelnuovo Vallo 1; Scafati 4.

SASSARI 2; Alghero 9; Arzaghena 3; Fonni 1; Pattada 1; Sorso 2; Tempio Pausania 1;
SIENA 2; Celle sul Rigo 1; Montepulciano 4; Pienza 1; Poggibonsi 1
SIRACUSA 1.
SONDRIO — Grossotto 1; Premadio in Valdidentro 1; Teglio 1; Tirano 1; Tresenda 1.
TERAMO — Castellammare Adriatico 1; Giulianova 1; Spiaggia Giulianova 2.
TORINO 32; Bussoleno 2; Castellamonte 1; Exilles 1; Morgex 1; Oulx 1; Pinerolo 2; Ronco Canavese 4; S. Raffaele a Cimena 1; S. Secondo di Pinerolo 1; Torre Pellice 1.
TRAPANI — Marsala 1.
TREVISO 4; Bocca di Callalta 1; Casale sul Sile 1; Castelfranco Veneto 1; Conegliano 3; Fiera 1; Gorgo al Monticano 2; Mogliano Veneto 6; Montebelluna 1; Roncade 1; Oderzo 4; Pieve di Soligo 2; Portobuffole 1; Possagno 1; S. Biagio di Callalta 1; Vittorio Veneto 1.
UDINE 2; Artegna 3; Codroipo 1; Gorgo di Latisana 1; Latisana 5; Pontebba 1; Prata di Pordenone 1; Resia 1; Rovereto in Piano 2; Sacile 2; San Daniele Friuli, 1; San Vito al Tagliamento 1; Tolmezzo 1; Trasaghis 3.
VENEZIA 17; Caorle 2; Mestre 2.
VENEZIA GIULIA — Canfanaro 3; Dolina 1; Gorizia 7; Grado 1; Muggia 2; Pirano 1; Pola 3; Portola 1; S. Pietro del Carso 5; S. Vincenti 1; Trieste 19; Umago 1.
VENEZIA TRIDENTINA — Bolzano 1; Chiusa di Bressanone 1; Clès 1; Levico 1; Merano 2; Molina di Ledro 1; Rovereto 1; Scurelle 1; Tione 2; Trento 2.
VERONA 5; Cologna Veneta 1; Legnago 3; Monteforte d'Alpone 3; Peschiera 1; S. Pietro di Morubio 1.
VICENZA 10; Bassano Veneto 9; Camisano Vicentino 1; Carpanè 1; Conco 1; Marostica 2; Novale 1; Recoaro 1; Sandrigo 6; San Nazario 1; Valdagno 1; Valstagna 1.
FIUME 7.
REP. S. MARINO 1.

Colonie Italiane.

ERITREA — Asmara 1.

ESTERO.

EUROPA — Austria 1; Belgio 2; Francia 2; Germania 2; Grecia 1; Inghilterra 6; Jugoslavia 1; Principato di Monaco 4; Rumania 1; Spagna 1; Svizzera 33; Turchia 6; Ungheria 2.
AFRICA. — Egitto 14.
AMERICA MERIDIONALE — Argentina 10; Brasile 7.
AMERICA SETTENTRIONALE — Stati Uniti 2.
ASIA MINORE 1.

TOTALE 1081.

Statistica dei Soci al 15 Maggio 1921.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1920	N. 140.688	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1921	» 28.188	
	N. 112.500	
Nuovi Soci pel 1921 inscritti a tutto il 15-5-1921	» 10.060	
Totale Soci annuali		N. 122.560
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1920	N. 21.648	
» » » » 15 maggio 1921	» 1.178	
		» 22.826
Totale Soci al 15 maggio 1921		N. 145.386

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

TUDOR

Gustavo Modiano & C. - Milano.

Prezzo L. 1.80